

Instituto de Salud Carlos III
Escuela Nacional de Medicina del Trabajo

Salud y Condiciones de Trabajo en el Transporte de Mercancías por Carretera



MINISTERIO
DE SANIDAD
Y CONSUMO



Instituto
de Salud
Carlos III



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA
GENERAL DE
TRANSPORTES

DIRECCIÓN
GENERAL DE
TRANSPORTES
POR CARRETERA

Salud y Condiciones de Trabajo en el Transporte de Mercancías por Carretera



Edita: Escuela Nacional de Medicina del Trabajo
Instituto de Salud Carlos III

ISBN: 978-84-95463-47-3

NIPO: 354-07-023-X

Depósito Legal: M-47291-2007

Imprime: Gráficas Longares, I.R., S.A.

Diseño, 10. Polígono Industrial Los Olivos

28906 Getafe (Madrid)

longares@graficaslongares.com

Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida en forma o medio alguno,
electrónico o mecánico.



PRESENTACIÓN

La actividad de Transporte de Mercancías por Carretera ocupa dentro del tejido productivo de nuestro país un lugar que, sin duda alguna, lo podemos calificar de estratégico. La eficiencia en la producción de bienes y servicios depende, en gran medida, del correcto desarrollo de la actividad del transporte en su función de distribución de materias primas, productos intermedios y productos finales.

Desde el punto de vista de la Salud y Seguridad en el Trabajo, el sector del Transporte de Mercancías por Carretera es un sector de atención preferente, como así lo refleja el Plan Nacional de I+D+I 2004- 2007, hecho que se justifica por los índices de mortalidad como consecuencia de los accidentes de trabajo a lo que hay que añadir otros problemas que afectan a la calidad de vida y salud del conductor y la conductora como las dificultades de conciliación de la vida laboral y familiar y las especiales características de la actividad de conducción en lo que se refiere a tiempo de trabajo, lugar de trabajo, carga física, mental, etc.

Esta situación se enmarca en un escenario determinado por la estructura del propio sector en el que existe un claro predominio de la pequeña y muy pequeña empresa con una importante presencia de trabajadores y trabajadoras autónomos, que implica dificultades adicionales en el proceso de implantación y desarrollo de estructuras preventivas.

A los riesgos para la salud derivados de las propias condiciones de trabajo se agregan los riesgos del entorno en el que se realiza la actividad de la conducción: los riesgos inherentes a la carretera, al tráfico, a la climatología, etc. Por ello, no cabe duda que la mejora de la salud y seguridad de los conductores tiene un doble efecto, la mejora de la eficiencia del propio sector y una contribución a una mayor seguridad en las carreteras.

La legítima preocupación de los interlocutores sociales del sector, tanto asociaciones patronales (CETM y FENADISMER) como sindicatos (CCOO y UGT) por progresar hacia un sector del transporte seguro y saludable, unida al compromiso con la mejora del sector por parte de la Dirección General de Transportes por Carretera, constituyen las bases sobre las que se ha ido construyendo este proyecto.

Investigadores e investigadoras de la Escuela Nacional de Medicina del Trabajo del Instituto de Salud Carlos III, investigadores e investigadoras del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, investigadores e investigadoras de la Universidad de Alcalá, expertos y expertas de la Dirección General de Transporte y expertos y expertas de asociaciones empresariales y sindicales, trabajan en un proyecto innovador en el campo del estudio de las condiciones de trabajo, desarrollando una metodología que permite disponer de poblaciones de referencia a través del empleo de la Encuesta Nacional de Salud, realizada por el Instituto de Información Sanitaria del Ministerio de Sanidad y Consumo y de la Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo, realizada por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

Los resultados de este proyecto, con las limitaciones propias de un estudio de este tipo, nos aproximan a un conocimiento cuantitativo de la realidad del sector, de los niveles de salud y sus factores determinantes, de las condiciones de trabajo, de la organización y actividad preventiva en el sector, etc.

Así mismo, nos permiten formular nuevas hipótesis de trabajo, pero sobre todo nos pone de manifiesto las oportunidades de mejora, es decir el camino que, instituciones del ámbito científico y administrativo e interlocutores sociales, debemos recorrer aportando nuestras complementariedades, para contribuir a que el conductor y la conductora del transporte de mercancías desarrolle su actividad laboral en un entorno seguro y saludable.

Juan Miguel Sánchez García

Director General de
Transportes por Carretera

Flora de Pablo Dávila

Directora
Instituto de Salud Carlos III



EQUIPO DE TRABAJO

Coordinación del proyecto

Elena Ordaz Castillo

Escuela Nac. de Medicina del Trabajo - Instituto de Salud Carlos III

Equipo

Jerónimo Maqueda Blasco

Escuela Nac. de Medicina del Trabajo - Instituto de Salud Carlos III

Agustín Silva Mato

Dpto. Ciencias Sanitarias y Médico Sociales, Universidad de Alcalá.

Angel Asúnsolo del Barco

Dpto. Ciencias Sanitarias y Médico Sociales, Universidad de Alcalá.

David Prieto Merino

Dpto. Ciencias Sanitarias y Médico Sociales, Universidad de Alcalá.

Olga Olmedo Monje

Escuela Nacional de Medicina del Trabajo - Instituto de Salud Carlos III

Colaboradores

Rosario García González

Dirección General de Transportes-Ministerio de Fomento

Miguel Pereira García

Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM)

Juan José Gil Panizo

Federación Nacional de Asociaciones de Transporte de España (FENADISMER)

Gabriel Moreno Jiménez

Federación de Comunicación y Transporte de Comisiones Obreras (FTC-CCOO)

José Ignacio Cordero San José

Transporte, Comunicaciones y Mar de Unión General de Trabajadores (TCM-UGT)

Agradecimientos

Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

Instituto de Información Sanitaria, Ministerio de Sanidad y Consumo

Financiación

Dirección General de Transportes-Ministerio de Fomento



INDICE GENERAL

I.	Encuesta de Salud y Condiciones de Trabajo	1
II.	Estudio sobre Determinantes de Salud	109
III.	Estudio sobre Organización Preventiva	187
Anexo:	Cuestionario	223

I.

Encuesta de Salud y Condiciones de Trabajo



INDICE

Página

1. Objetivos	1
2. Diseño Técnico	2
3. Descripción de la muestra	5
4. Organización de la Prevención	11
5. Actividades preventivas	18
6. Condiciones de seguridad	32
7. Condiciones ambientales	41
8. Diseño del puesto de trabajo	44
9. Carga física del trabajo	46
10. Carga mental del trabajo	52
11. Factores psicosociales	64
12. Daños a la salud	70
13. Hábitos de salud	84
14. Conciliación de la vida laboral y familiar	87
15. Satisfacción en el trabajo	95
16. Percepción de las condiciones de trabajo	99
17. Resumen de los principales resultados	102



OBJETIVOS

El Objetivo principal de la *"Encuesta de Salud y Condiciones de Trabajo en el Transporte de Mercancías por Carretera"* es obtener información sobre las condiciones de trabajo, problemática, riesgos y daños para la salud de los trabajadores del sector de transporte de mercancías por carretera con el objeto de identificar las oportunidades de mejora y progreso del sector en materia de salud y condiciones de trabajo.

Este objetivo principal se concreta en los siguientes objetivos específicos:

- Identificar aquellos factores del entorno laboral que influyen en la salud del sector.
- Estimar los riesgos de accidente presentes en el puesto de trabajo y sus causas.
- Caracterizar las exposiciones laborales más frecuentes a las que están sometidos los conductores.
- Conocer las estructuras preventivas existentes y estimar su nivel de eficacia.
- Valorar el dinamismo de la actividad preventiva de las empresas a partir de las acciones desarrolladas.
- Conocer las dificultades para la conciliación de la vida laboral y familiar de los conductores.
- Definir grupos poblacionales homogéneos en cuanto a sus condiciones de trabajo.

2

DISEÑO TÉCNICO

2.1. POBLACIÓN DE ESTUDIO

La población de estudio la constituyen los conductores de camiones pesados y/o cabezas tractoras de remolque obtenidos partir del número de autorizaciones de Transportes de Mercancías en el ámbito nacional, según el Servicio Público de Vehículos pesados (Ministerio de Fomento 28/02/05).

Se entiende por camiones pesados de transporte aquellos vehículos con más de seis toneladas de peso máximo autorizado y más de 3,5 toneladas de capacidad de carga.

El conductor de estos camiones, que constituye la unidad estadística a investigar debe cumplir las siguientes condiciones:

- Pertenecer a empresas españolas o bien ser autónomo acogido al régimen de Seguridad Social.
- No ser conductor de convoy (camión acompañado de vehículos de señalización).
- Estar realizando un trayecto igual o superior a 200 Km.
- Estar realizando el trayecto de ida o regreso de ámbito internacional o nacional.
- Llevar carga o no en el momento de la entrevista.
- Estar realizando su trabajo como un servicio público, es decir, que el vehículo es utilizado, exclusivamente, para el transporte de mercancías por carretera a título oneroso y por cuenta de otro.
- Hablar castellano de forma lo suficientemente fluida como para poder responder la encuesta entendiendo a la perfección las preguntas y pudiendo argumentar las respuestas.

2.2. ÁMBITO

Todo el territorio nacional, a excepción de Ceuta, Melilla y provincias insulares.

2.3. TAMAÑO DE LA MUESTRA

Se han realizado un total de 1.129 entrevistas manteniendo la proporción de asalariados y autónomos que guarda el sector: 62,7% de trabajadores por cuenta ajena y el 37,3% de trabajadores por cuenta propia.

2.4. CUESTIONARIO

El Instrumento de registro de la información ha sido un cuestionario creado específicamente para tal efecto.

El cuestionario se elaboró tomando como base la V Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo (VENCT) 2005, la Encuesta Nacional de Salud (ENS 2003) y encuestas específicas del sector.

2.5. PROCEDIMIENTO DE MUESTREO Y ENTREVISTA

Estratificación de los conductores según situación laboral: autónomo o asalariado. La selección de los conductores se ha realizado de forma aleatoria en cada uno de los estratos formados.

Los conductores han sido seleccionados por muestreo aleatorio simple en los cinco puntos de muestreo distribuidos en las carreteras radiales nacionales:

- N-IV (Guarromán)
- N-VI (Benavente)
- Zona Norte Bilbao
- N-I (Guadalajara)
- Eje mediterráneo (La Junquera)

El cuestionario se ha aplicado mediante entrevista personal.

2.6. ERROR MUESTRAL

Para un nivel de confianza del 95,5% en condiciones normales de muestreo ($p=q=0,5, \sigma=2$) el margen de error es $\pm 2,96\%$ para datos globales.

2.7. FECHA DE REALIZACIÓN DEL TRABAJO DE CAMPO

El trabajo de campo se llevó a cabo entre el 7 de junio y el 21 de julio de 2005 con un período posterior de re-captura de información comprendido entre el 17 de agosto y el 2 de septiembre de 2005.

3

DESCRIPCIÓN DE LA MUESTRA

Antes de pasar a analizar los resultados de la encuesta, presentamos las principales características de los encuestados: Género, edad, nacionalidad, tipo de servicio-nacional o internacional-, rango de kilómetros recorridos al año, situación laboral y tipo de contrato, tamaño de plantilla y antigüedad laboral en la empresa.

Las variables básicas de estudio de la muestra de conductores han sido la edad, el tipo de servicio, la situación laboral y el tamaño de plantilla.

3.1. GÉNERO

La composición de la muestra refleja el carácter claramente masculino del sector con muy baja presencia de la mujer, sólo cuatro de los conductores fueron mujeres (0,35%).

3.2. EDAD

La edad media de los conductores es de 40,01 años, con un intervalo de confianza de 39,46 a 40,56 años.

La distribución por edad de la muestra refleja un sector joven en el que el 76,2% de los conductores se sitúan por debajo de los 48 años predominando, en general, los grupos de edades más jóvenes (Tabla 1).

■ **Tabla 1.** Distribución de conductores entrevistados por grupos de edad

Grupos de edad	Número de encuestas realizadas	Porcentaje de encuestas realizadas
Menos de 23 años	5	0,4
Entre 23 y 27 años	78	6,9
Entre 28 y 32 años	171	15,1
Entre 33 y 37 años	224	19,8
Entre 38 y 42 años	238	21,1
Entre 43 y 47 años	146	12,9
Entre 48 y 52 años	114	10,1
Entre 53 y 57 años	79	7,0
Entre 58 y 62 años	47	4,2
Más de 62 años	9	0,8
Ns/Nc	18	1,6
TOTAL	1.129	100

3.3. NACIONALIDAD

El 88% de los conductores de la muestra tienen nacionalidad española (Tabla 2).

■ **Tabla 2.** Distribución de conductores entrevistados según nacionalidad

Nacionalidad	%
España	88,0
Resto-UE	3,5
Sudamérica	3,2
Rumania	3,0
Bulgaria	1,6
Marruecos	0,3
Moldavia	0,1
Ucrania	0,1
Serbia	0,1
Rusia	0,1
Total	100

3.4. TIPO DE SERVICIO: NACIONAL O INTERNACIONAL

El 66,6% de los entrevistados realiza trayectos de carácter nacional (Tabla 3).

■ **Tabla 3.** Distribución de conductores entrevistados según tipo de servicio

Tipo de servicio	Número de encuestas realizadas	Porcentaje de encuestas realizadas
Nacional	752	66,6
Internacional	377	33,4
Total	1.129	100,0

3.5. RANGO KILÓMETROS AÑO

La media de kilómetros recorridos al año se sitúa en 145.844,58 Kms (140.004 - 151.685 Km), siendo los intervalos de kilómetros recorridos al año más frecuentes aquellos comprendidos entre 150.000 y 174.999 Kms y más de 175.000 Kms. Este último representa una cuarta parte de la muestra (Tabla 4).

■ **Tabla 4.** Distribución de conductores entrevistados según rango de kms que realizan al año

Rango de kms /año	Número de encuestas realizadas	Porcentaje de encuestas realizadas
Inferior o igual a 100000 Km	244	21,6
Entre 100001 y 149999 Km	247	21,9
Entre 150000 y 174999 km	308	27,3
Superior o igual a 175000 km	288	25,5
Ns/Nc	42	3,7
TOTAL	1129	100,0

3.6. SITUACIÓN LABORAL Y TIPO DE CONTRATO

Atendiendo a la estratificación de la muestra, el 77,1% de los conductores son asalariados y un 22,9% trabajadores por cuenta propia.

■ **Tabla 5.** Distribución de conductores entrevistados según situación laboral

Situación laboral	Número de encuestas realizadas	Porcentaje de encuestas realizadas
Autónomos	258	22,9
Asalariados	871	77,1
Total	1.129	100

De los 871 conductores asalariados el 80,1% tiene un contrato indefinido. Uno de cada cinco conductores realiza su actividad bajo una forma de contrato no estable, siendo el contrato por obra y servicio el más frecuente dentro de los contratos no fijos (9,4%) (Tabla 6).

■ **Tabla 6.** Distribución de conductores entrevistados asalariados por tipo de contrato

	% trabajadores
Indefinido	80,1
Por obra o servicio	9,4
Eventual por circunstancias de la producción	6,3
Interino	0,7
Trabajador de una empresa de trabajo temporal (ETT)	0,7
De formación	0,1
Otro	2,0
Nc	0,7
Total	100,0
Base	871

Si valoramos conjuntamente la contratación no estable y la situación de trabajador autónomo, podemos estimar que un alto porcentaje de los conductores realiza su actividad bajo formas contractuales que representan una especial dificultad desde el punto de vista de la gestión de la prevención de riesgos laborales.

3.7. TAMAÑO DE PLANTILLA

Las empresas de menos de 50 trabajadores representan el 76,9% del sector (Tabla 7).

■ **Tabla 7.** Distribución de conductores entrevistados según tamaño de plantilla del centro

Tamaño de plantilla	Número de encuestas realizadas	Porcentaje de encuestas realizadas
Menos de 10 trabajadores	340	39,0
Entre 10 y 49 trabajadores	330	37,9
Entre 50 y 249 trabajadores	121	13,9
Entre 250 y 499 trabajadores	19	2,2
500 o más de trabajadores	29	3,3
Ns/Nc	32	3,7
TOTAL	871	100,0

La distribución de la muestra pone de manifiesto que el sector se estructura en torno a empresas de menos de 50 trabajadores, principalmente de menos de 10 trabajadores. Esta franja de empresas constituye una prioridad dentro de los objetivos de la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2011.

Este hecho junto con la importante presencia del trabajador autónomo en el sector, repercute en la necesidad de un mayor esfuerzo para la implantación dentro del sector de sistemas de prevención de riesgos laborales.

3.8. ANTIGÜEDAD EN LA EMPRESA

La media de antigüedad en la empresa como conductores profesionales se sitúa en torno a 4,98 años con un intervalo de confianza de 4,57 a 5,40 años. Por otro lado, la media de vida laboral de los conductores como profesionales al volante es de 14,3 años con un intervalo de confianza de $\pm$ 13,7 a 14,8 años (Tabla 8).

■ **Tabla 8.** Distribución de conductores entrevistados según antigüedad en...

Tiempo de conductor profesional	Empresa actual	Vida laboral
Menos de 3 meses	6,7%	0,4%
Entre 3 y 6 meses	9,3%	1,2%
Entre 6 meses y 1 año	8,7%	1,1%
Entre 1 y 2 años	11,5%	2,8%
Entre 2 y 5 años	27,6%	11,3%
Entre 5 y 10 años	20,0%	18,5%
10 o más años	15,3%	61,5%
Ns/Nc	1,0%	3,2%
Total	100,0%	100,0%
Base	871	1129

Dentro del colectivo de conductores que realizan su actividad profesional por cuenta ajena, los resultados de la encuesta revelan que uno de cada cuatro conductores tiene una antigüedad en la empresa a la que pertenecen de menos de un año.

Este dato interpretado conjuntamente con el tiempo de vida laboral del conductor, donde el 61,5% tiene más de 10 años de antigüedad en el sector, pone de manifiesto dos posibles hipótesis; un alto nivel de rotación o bien una evolución profesional hacia el mercado laboral de autónomos.

4

ORGANIZACIÓN DE LA PREVENCIÓN

***E**n este capítulo se analiza la organización de las empresas en materia de prevención de riesgos laborales.*

Se distingue entre órganos de participación, apartado en el que se analizan la existencia de Delegado de Personal o representante legal de los trabajadores y Delegado de Prevención en empresas de 6 o más trabajadores y las modalidades preventivas existentes.

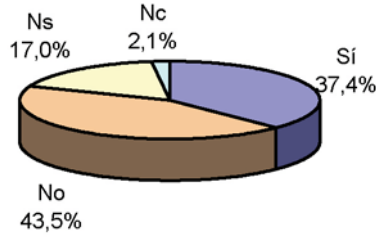
4.1. ÓRGANOS DE PARTICIPACIÓN: DELEGADO DE PERSONAL Y DELEGADO DE PREVENCIÓN

Delegado de Personal

Según la Ley del Estatuto de los Trabajadores (RD 1/1995), el Delegado de Personal es el representante de los trabajadores en la empresa o centro de trabajo de menos de 50 y más de 10 trabajadores. En empresas que cuentan con entre seis y diez trabajadores podrá haber delegado de personal si así lo deciden éstos por mayoría.

Los datos de la encuesta revelan que el 37,4% de los conductores entrevistados pertenecientes a empresas de 6 o más trabajadores conoce en su empresa o centro de trabajo la existencia de Delegado de Personal, un 43,5% responde que no y un 17,0% declara no saber al respecto (Gráfico 1).

■ **Gráfico 1.** Existencia delegado de personal en el centro de trabajo

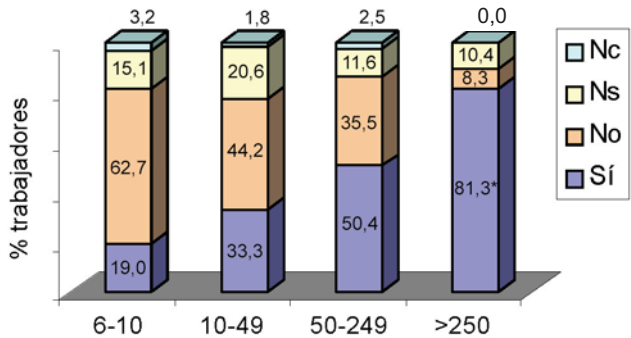


Base: Conductores asalariados cuyo centro de trabajo dispone de seis o más trabajadores

Atendiendo al tamaño de plantilla del centro de trabajo, los conductores de empresas de entre 6 y 10 trabajadores son los que, con mayor frecuencia, manifiestan la "no existencia" de representante legal de los trabajadores (62,7%). A medida que aumenta el tamaño de plantilla del centro se incrementa de forma progresiva la presencia de representante legal de los trabajadores.

El análisis estadístico, refleja una diferencia significativa en la presencia de representante legal de trabajadores y tamaño de empresa ($p < 0,05$) (Gráfico 2).

■ **Gráfico 2.** Existencia de representante legal de los trabajadores según tamaño de plantilla del centro de trabajo



Base: Conductores asalariados cuyo centro de trabajo dispone de seis o más trabajadores

(*) indica diferencias estadísticamente significativas

Delegado de Prevención

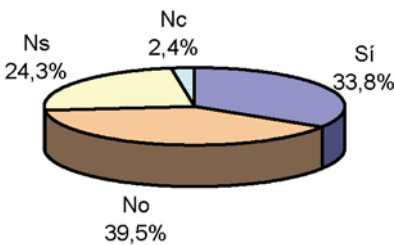
De acuerdo a la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, el Delegado de Prevención es el representante de los trabajadores con funciones específicas en materia de prevención de riesgos en el trabajo.

Estos se designan por los representantes de personal y de entre ellos mismos, con arreglo al número de trabajadores, tal y como se muestra en la tabla siguiente:

Empresas	Nº de Delegados de Prevención
De 6 a 30 Trabajadores	1 (el Delegado de personal)
De 31 a 49 Trabajadores	1 (de entre los delegados de personal)
De 50 a 100 Trabajadores	2 "
De 101 a 500 Trabajadores	3 "
De 501 a 1000 Trabajadores	4 "

El conocimiento de la existencia de Delegado de Prevención en los conductores asalariados pertenecientes a empresas con 6 o más trabajadores es del 33,8%. Destaca el alto porcentaje de trabajadores que no saben si hay o no Delegado de Prevención en su centro de trabajo (24,3%) (Gráfico 3).

■ **Gráfico 3.** Existencia de delegado de prevención en el centro de trabajo

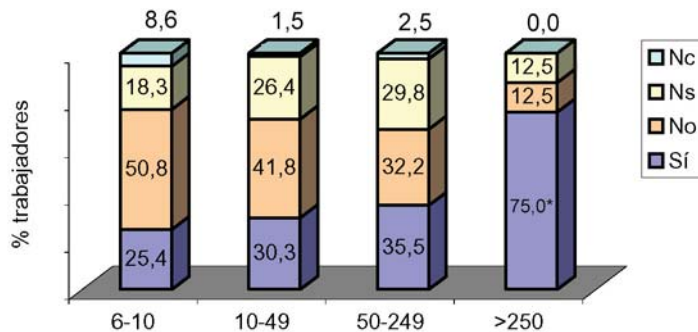


Base: Conductores asalariados cuyo centro de trabajo dispone de seis o más trabajadores

La existencia de Delegado de Prevención se hace más evidente a medida que aumenta la plantilla de trabajadores en el centro (Gráfico 4).

El análisis estadístico, refleja una diferencia significativa en la existencia de Delegado de Prevención y tamaño de empresa ($p<0,05$).

■ **Gráfico 4.** Existencia de delegado de prevención y tamaño de la empresa



Base: Conductores asalariados cuyo centro de trabajo dispone de seis o más trabajadores
(*) indica diferencias estadísticamente significativas

4.2. RECURSOS PREVENTIVOS

Las modalidades preventivas están descritas en el *Reglamento de los Servicios de Prevención* (Real Decreto 39/1997). En él se establece la obligatoriedad del empresario de organizar los recursos necesarios para el desarrollo de las actividades preventivas con arreglo a alguna de las siguientes modalidades preventivas:

- Asumiendo personalmente tal actividad.
- Designando a uno o varios trabajadores para llevarla a cabo.
- Constituyendo un servicio de prevención propio.
- Recurriendo a un servicio de prevención ajeno.

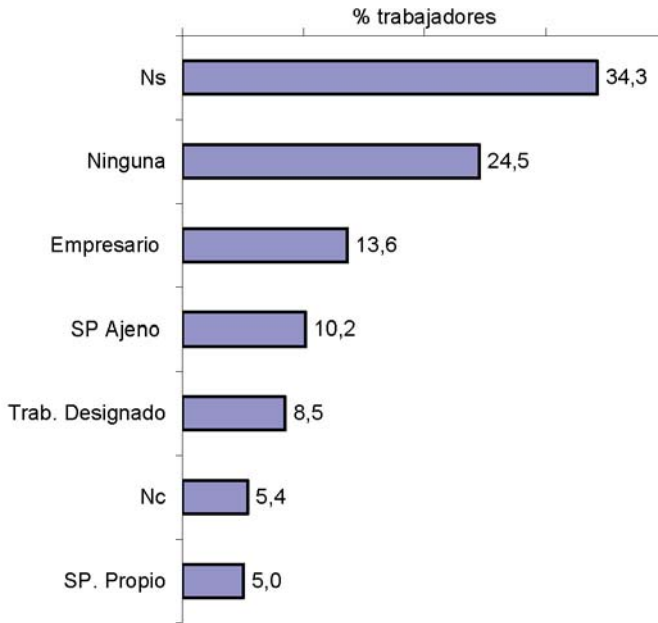
Conviene destacar, en primer lugar, que el 34,3% de los conductores encuestados "no sabe" qué figuras o recursos preventivos tienen implantados en su empresa y el 24,5% señala que "ninguno" (Gráfico 5).

La frecuencia de empresas que dispone de algún recurso preventivo para desarrollar sus obligaciones en materia de prevención de riesgos laborales es de un 37,7%.

El recurso para la prevención de riesgos laborales adoptado con mayor frecuencia entre los conductores es la *asunción por parte del empresario* de la prevención de riesgos (13,6%). El segundo recurso más frecuente es el *servicio de prevención ajeno* (10,2%).

Al valorar estos datos debemos considerar que la fuente de información es el trabajador y no la propia empresa, existiendo además una elevada proporción de conductores, (34,3%) que no han sabido responder a esta pregunta.

■ **Gráfico 5.** Distribución de empresas según los recursos preventivos implantados



Base: Total de conductores
Pregunta de respuesta múltiple

La organización de los recursos preventivos difiere según el tamaño de las empresas (Gráfico 6):

- *Microempresa (menos de 10 trabajadores):* el 24,1% de los conductores afirma que en su empresa no hay ningún recurso preventivo y un 39,1% manifiesta no sabe si existe o no. Sólo el 31,4% de los conductores señala tener implantado un modelo preventivo.

El recurso preventivo mayoritario es el propio empresario (11,2%), seguido del servicio de prevención ajeno (10,0%) y de la designación a uno o varios trabajadores (7,6%).

- *Pequeña empresa (10 a 49 trabajadores):* el 34,8% de los conductores de éstas empresas señala tener recurso preventivo, un 22,4% afirma que no hay ningún recurso preventivo y el 42,1% que no sabe.

El recurso mayoritario es el servicio de prevención ajeno (10,3%), señalado en la mayoría de los casos como única modalidad preventiva, seguido muy de cerca por la designación de uno o varios trabajadores (10,0%) y del propio empresario (8,8%).

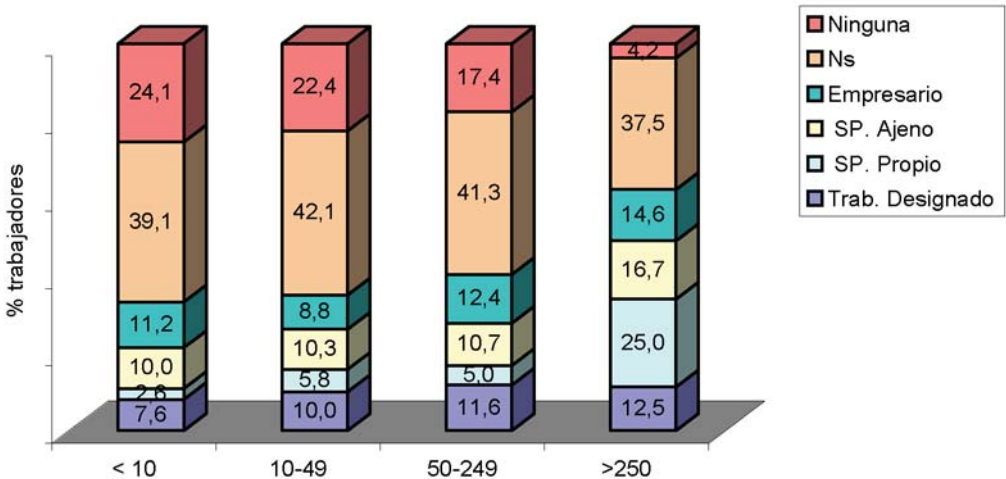
- *Mediana empresa (50 a 249 trabajadores):* el 39,6% de los conductores de este tramo de empresa tiene implantado alguna modalidad preventiva, en un 17,4% de los casos no hay recurso preventivo y un 41,3% no sabe.

El recurso mayoritario es el empresario (12,4%), señalado en la mayoría de los casos como única modalidad preventiva, seguido de la designación de uno o varios trabajadores (11,6%) y del servicio de prevención ajeno (10,7%).

- *Gran empresa (>250 trabajadores):* En este tramo, el 68,7% de los conductores manifiesta disponer de recurso preventivo, un 4,2% de los casos ha señalado que no existe y un 37,5% lo desconoce.

Teniendo en cuenta que la Ley de Prevención de Riesgos Laborales obliga a instaurar un Servicio de Prevención propio a partir de 500 trabajadores y que el 60,4% de los conductores de este tramo pertenece a empresas de 500 o más trabajadores, el recurso mayoritario señalado para la gran empresa es el Servicio de Prevención Propio o mancomunado (25,0%), seguido del Servicio de Prevención ajeno (16,7%) y del propio empresario (14,6%).

■ **Gráfico 6.** Distribución de recursos preventivos por tamaño empres



Base: Conductores asalariados

Conclusiones

- En general se observa un alto desconocimiento de los conductores sobre la organización preventiva y las modalidades existentes.
- El 43,5% de los conductores asalariados entrevistados pertenecientes a empresas de 6 o más trabajadores no cuenta con representante legal de los trabajadores.
- Un 39,5% de los entrevistados afirma que en su empresa no hay asignado un delegado de prevención.
- A medida que aumenta el tamaño del centro de trabajo se hace estadísticamente más evidente la existencia de Delegado de Personal y de Prevención.
- Una de cada tres empresas a las que pertenecen los conductores entrevistados tiene establecida una modalidad preventiva.
- La modalidad preventiva más frecuente es la asunción por parte del empresario de las tareas de prevención de riesgos laborales, sí bien varía en función del número de trabajadores.

5

ACTIVIDADES PREVENTIVAS

En este capítulo se analizan las actividades realizadas por la empresa en materia de Prevención de Riesgos Laborales según establece la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, tales como la vigilancia de la salud previstas en los artículos 20 y 22 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, la información y la formación de los trabajadores en materia preventiva.

5.1. VIGILANCIA DE LA SALUD

La Ley de Prevención de Riesgos Laborales, en su artículo 22 sobre Vigilancia de la Salud, establece que el empresario debe garantizar a los trabajadores a su servicio la vigilancia periódica de su estado de salud en función de los riesgos inherentes al trabajo.

El Reglamento de los Servicios de Prevención (RD 1/1997) especifica la vigilancia de la salud y, más concretamente, determina los tipos de reconocimientos médicos en el artículo 37, apartado 3 de la forma siguiente:

1. Una evaluación de la salud de los trabajadores inicial después de la incorporación al trabajo o después de la asignación de tareas específicas con nuevos riesgos para la salud.
2. Una evaluación de la salud de los trabajadores que reanuden el trabajo tras una ausencia prolongada por motivos de salud, con la finalidad de descubrir sus eventuales orígenes profesionales y recomendar una acción apropiada para proteger a los trabajadores.
3. Una vigilancia de la salud a intervalos periódicos.

Los datos de la encuesta revelan que al 49,1% del total de conductores se le ha practicado algún tipo de reconocimiento médico en el último año frente a un 47,7% de individuos que han respondido que no (Tabla 9).

El tipo más frecuente de reconocimiento médico es el "*periódico relativo a riesgos laborales*" (23,4%), seguido de por "*renovación del permiso de conducir*" (14,1%) y de "*otros*" (9,6%) sobre el total de la muestra.

Del total de reconocimientos médicos llevados a cabo, el 55,7% de ellos están contemplados dentro del artículo 22 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.

■ **Tabla 9.** Realización de reconocimientos médicos en el último año

	% conductores
Es periódico relativo a riesgos laborales	23,4
Por renovación del permiso de conducir	14,1
Otros	9,6
Por mi incorporación al trabajo	4,0
Porque me asignaron tareas nuevas con nuevos riesgos para la salud	1,3
Por incorporación tras una ausencia prolongada por motivos de salud	1,1
Ns/Nc	3,2
No se le ha practicado ningún reconocimiento médico	47,7

Base: Total de conductores

Pregunta de respuesta múltiple

Según la situación laboral, los "*reconocimientos médicos periódicos relativos a riesgos laborales*" son más frecuentes en conductores asalariados (24,5%) que en los autónomos (19,8%). En estos últimos predominan los reconocimientos médicos de la categoría de "*otros*" (12,4% frente a 8,7% en asalariados), donde se incluyen aquellos por interés propio, por enfermedad específica o los periódicos.

El conductor autónomo tiene menos posibilidades de disponer de una vigilancia de la salud por motivos de riesgos laborales (Tabla 10).

■ **Tabla 10.** Tipos de reconocimientos médicos según situación laboral

Datos en %	Asalariado	Autónomo
Por renovación del permiso de conducir	13,9	14,7
Por mi incorporación al trabajo	5,1	0,4
Porque me asignaron tareas nuevas con nuevos riesgos para la salud	1,3	1,6
Por incorporación tras una ausencia prolongada por motivos de salud	1,3	0,4
Es periódico relativo a riesgos laborales	24,5	19,8
Otros	8,7	12,4
Ns	1,3	1,2
Nc	2,1	1,9
No se le ha practicado ningún reconocimiento médico	46,8	50,4

Base: Total de conductores

Pregunta de respuesta múltiple

Con relación a los conductores por cuenta ajena, no se aprecia una relación entre la práctica de la vigilancia de la salud y tamaño de empresa, salvo en los centros de trabajo de más de 250 trabajadores donde este indicador de actividad preventiva presenta los valores más altos, sobre todo en cuanto al "reconocimiento periódico relativo a riesgos laborales" (31,3%) (Tabla11).

■ **Tabla 11.** Tipos de reconocimientos médicos según tamaño de plantilla

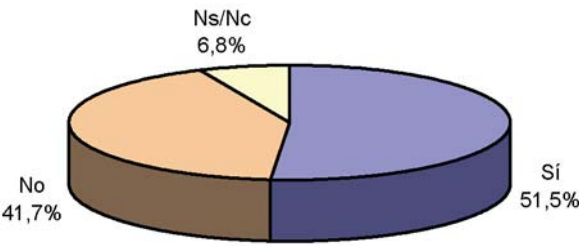
Datos en %	< 10	10-49	50-249	>250
Por renovación del permiso de conducir	11,5	13,0	12,4	22,9
Por mi incorporación al trabajo	5,9	3,6	4,1	10,4
Porque me asignaron tareas nuevas con nuevos riesgos para la salud	2,4	,6	,8	,0
Por incorporación tras una ausencia prolongada por motivos de salud	1,5	1,5	,0	2,1
Es periódico relativo a riesgos laborales	22,4	28,8	20,7	31,3
Ns	,9	,9	2,5	,0
Nc	2,4	1,5	4,1	,0
No se le ha practicado ningún reconocimiento médico	47,6	45,5	52,1	41,7
Otros	10,6	8,5	5,8	8,3

Base: Conductores asalariados

Pregunta de respuesta múltiple

Al valorar si la empresa ofrece un reconocimiento médico periódico a sus trabajadores, el 51,5% de los conductores asalariados respondieron afirmativamente (Gráfico 7).

■ **Gráfico 7.** Frecuencia de reconocimientos medicos ofrecidos por la empresa a asalariados

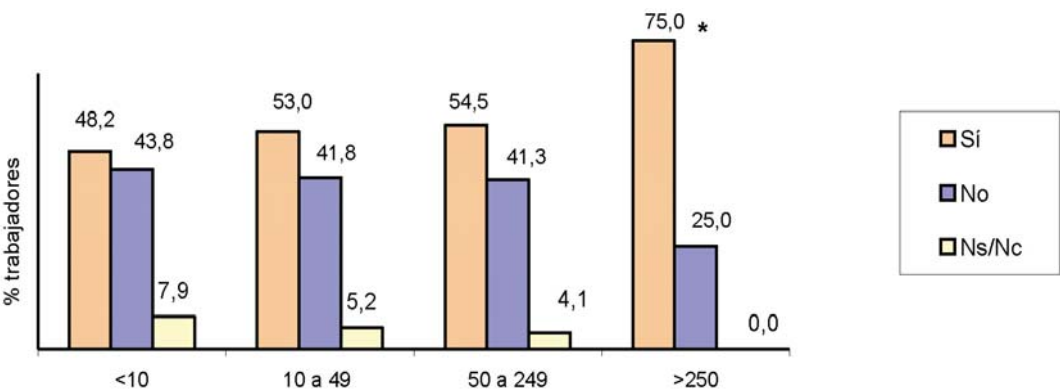


Base: Conductores asalariados

En general, el ofrecimiento de reconocimientos médicos periódicos por parte de la empresa se hace más frecuente a medida que aumenta la plantilla del centro de trabajo (Gráfico 8).

El análisis estadístico, refleja una diferencia significativa en la disponibilidad de reconocimientos médicos y tamaño de empresa ($p<0,05$).

■ **Gráfico 8.** Frecuencia de reconocimientos medicos ofrecidos por la empresa a asalariados según tamaño de plantilla



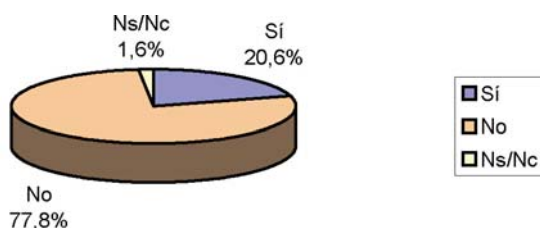
Base: Conductores asalariados
(*) indica diferencias estadísticamente significativas

5.2. FORMACIÓN SOBRE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES.

El artículo 19 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales establece la obligatoriedad del empresario de garantizar que cada trabajador reciba una formación teórica y práctica, suficiente y adecuada, en materia preventiva, tanto en el momento de su contratación, cualquiera que sea la modalidad o duración de ésta, como cuando se produzcan cambios en las funciones que desempeñe o se introduzcan nuevas tecnologías o cambios en los equipos de trabajo. La formación se podrá impartir por la empresa mediante medios propios o concertándola con servicios ajenos, y su coste no recaerá en ningún caso sobre los trabajadores.

Los datos de la encuesta ponen de manifiesto que, en los últimos 12 meses, el 77,8% de los conductores no había recibido ningún tipo de formación (charla, curso, material didáctico, etc.) de cualquier tema facilitado por su empresa, asociación, sindicato, etc. En este caso, el incumplimiento de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales es mayor que para la vigilancia de la salud (Gráfico 9).

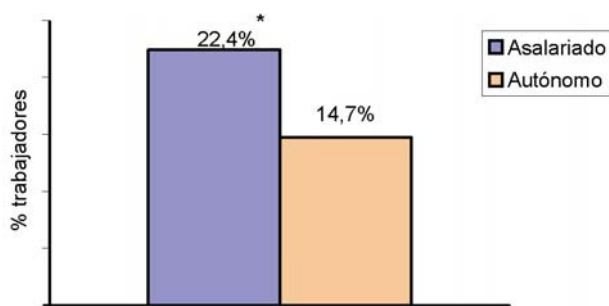
■ **Gráfico 9.** Distribución de formación recibida por los conductores



Base: Total de conductores

El sector de conductores autónomos es el que presenta indicadores de formación significativamente más bajos (14,7%) frente a los asalariados (22,4%) (Gráfico 10).

■ **Gráfico 10.** Distribución de formación según situación laboral



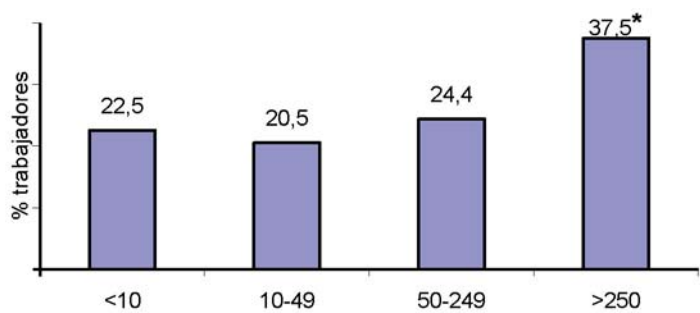
Base: Total de conductores

(*) indica diferencias estadísticamente significativas.

Atendiendo al tamaño de plantilla(Gráfico 11), la formación es más frecuente en los centros de más de 250 trabajadores (37,5%). El análisis estadístico, refleja una diferencia significativa entre la formación que reciben los conductores y el tamaño de empresa ($p<0,05$).

Al igual que en el análisis de la vigilancia de la salud, son los conductores de empresas de más de 250 trabajadores los que tiene una mayor oportunidad para la mejora de la formación.

■ Gráfico 11. Distribución de formación según tamaño de plantilla



Base: Conductores asalariados
(*) indica diferencias estadísticamente significativas.

Si consideramos ahora sólo aquellos conductores que han recibido formación en el último año, en un 61,4% de los casos dicha formación estaba orientada a *"mejorar o actualizar sus conocimientos sobre la prevención de riesgos laborales"*, en un 42% a *"mejorar o actualizar su preparación para la realización de su trabajo"* y un 10,7% a la *"preparación para la realización de nuevas tareas"* (Tabla 12).

■ Tabla 12. Distribución tipo de actividad formativa

Tipo de formación	(%)
Mejorar o actualizar sus conocimientos sobre la prevención de riesgos laborales	61,4
Mejorar o actualizar su preparación para realizar su trabajo	42,1
Preparación para realizar nuevas tareas	10,7
Ns/Nc	4,7
Otros	1,3

Base: Conductores que han recibido formación
Pregunta de respuesta múltiple

Con relación al tipo de actividad formativa recibida, los contenidos relacionados con la *"mejora de los conocimientos sobre la prevención de riesgos laborales"* son los más frecuentes, tanto en asalariados como en autónomos (Tabla 13). No obstante, en este último colectivo la formación relacionada con la profesión está más representada que en el colectivo de conductores asalariados (21,2% frente al 8,7% de los asalariados que señalaron esta opción).

■ **Tabla 13.** Tipo de formación según situación laboral

Datos en %	Asalariado	Autónomo
Mejorar o actualizar su preparación para realizar su trabajo	42,6	39,5
Mejorar o actualizar sus conocimientos sobre la prevención de riesgos laborales	63,1	52,6
Preparación para realizar nuevas tareas	8,7	21,1
Otros	1,0	2,6
Ns/Nc	4,1	7,9

Base: Conductores que han recibido formación
Pregunta de respuesta múltiple

La formación orientada a *"mejorar o actualizar los conocimientos sobre la prevención de riesgos laborales"* es más frecuente entre aquellos trabajadores de plantillas comprendidas entre 10 y 49 trabajadores (73,1%) (Tabla 14).

■ **Tabla 14.** Tipo de formación según tamaño de plantilla

Datos en %	<10	10-49	50-249	>250
Mejorar o actualizar su preparación para realizar su trabajo	40,8	37,3	48,3	66,7
Mejorar o actualizar sus conocimientos sobre la prevención de riesgos laborales	56,6	73,1	62,1	61,1
Preparación para realizar nuevas tareas	13,2	3,0	10,3	5,6
Otros	0,0	1,5	0,0	5,6
Ns/Nc	3,9	4,5	3,4	0,0

Base: Conductores asalariados que han recibido formación
Pregunta de respuesta múltiple.

5.3. INFORMACIÓN SOBRE RIESGOS ESPECÍFICOS Y MEDIDAS DE PROTECCIÓN EN EL TRABAJO.

En este apartado se trata la información recibida desde el punto de vista de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales: información sobre los *"riesgos específicos de la carga"*, las *"medidas de protección y prevención a aplicar respecto a la carga"* e información sobre las *"medidas de seguridad en labores de carga y descarga"*.

El artículo 18 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales obliga al empresario a adoptar las medidas adecuadas para que los trabajadores reciban todas las informaciones necesarias en relación con:

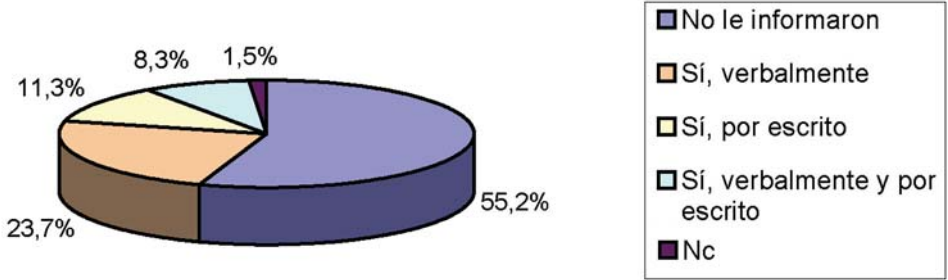
- a. Los riesgos para la seguridad y la salud de los trabajadores en el trabajo, tanto aquellos que afecten a la empresa en su conjunto como a cada tipo de puesto de trabajo o función.
- b. Las medidas y actividades de protección y prevención aplicables a los riesgos señalados en el apartado anterior.
- c. Las medidas de emergencia adoptadas.

En las empresas que cuenten con representante de los trabajadores, la información a que se refiere el presente apartado se facilitará por el empresario a los trabajadores a través de dichos representantes; no obstante, deberá informarse directamente a cada trabajador de los riesgos específicos que afecten a su puesto de trabajo o función y de las medidas de protección y prevención aplicables a dichos riesgos.

Información sobre los riesgos específicos de la carga

El 55,1% de los conductores encuestados afirma no haber recibido ningún tipo de información, en ningún momento, de los riesgos específicos a los que podría estar expuesto en relación con la carga que transporta. En el caso de darse información, el 24% de las veces la transmisión es verbal (Gráfico 12).

■ **Gráfico 12.** Información sobre riesgos específicos de la carga



Base: Total de conductores

Según la situación laboral, los conductores autónomos reciben menos información sobre los "*riesgos específicos de la carga*" (50,4%) que los asalariados (56,5%). En ambos casos, el método de información señalado con mayor frecuencia es el verbal (Tabla 15).

■ **Tabla 15.** Información sobre riesgos de la carga según situación laboral

Datos en %	Asalariado	Autónomo
No le informaron	56,5	50,4
Sí, verbalmente	23,2	25,6
Sí, por escrito	10,8	13,2
Sí, verbalmente y por escrito	8,4	8,1
Nc	1,1	2,7
Total	100,0	100,0

Base: Total de conductores

Por tamaño de plantilla, la información sobre los "*riesgos específicos de la carga*" es más frecuente en empresas de más de 250 trabajadores (Tabla 16).

■ **Tabla 16.** Información sobre riesgos específicos de la carga según tamaño de plantilla

Datos en %	< 10	10-49	50-249	> 250
No le informaron	58,8	57,9	57,9	37,5
Sí, verbalmente	23,2	23,3	15,7	41,6
Sí, por escrito	10,9	7,9	13,2	12,5
Sí, verbalmente y por escrito	6,2	9,4	12,4	8,3
Nc	0,9	1,5	0,8	0,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

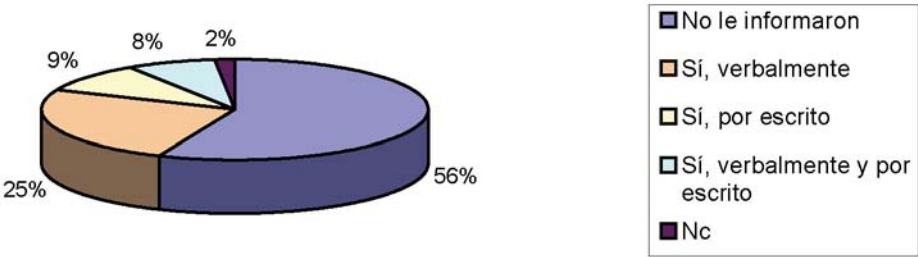
Base: Conductores asalariados

Información sobre medidas de protección y prevención a aplicar con relación a la carga transportada

En cuanto a las medidas de protección y prevención a aplicar con relación a la carga transportada en el momento de la entrevista, el 56,3% de los conductores manifiesta que no ha recibido información.

Del 44% restante que si recibe información, el 25% la recibe de forma verbal, el 9% escrita y el 8% verbal y escrita (Gráfico 13).

■ **Gráfico 13.** Información sobre medidas de protección y prevención de la carga



Base: Total de conductores

Atendiendo a su situación laboral, este tipo de información es más frecuente entre autónomos (48,1%) que asalariados (42,4%) y predomina en ambos la información facilitada de forma verbal (Tabla 17).

■ **Tabla 17.** Información sobre medidas de protección y prevención de la carga según situación laboral

Datos en %	Asalariado	Autónomo
No le informaron	57,6	51,9
Sí, verbalmente	25,4	24,4
Sí, por escrito	8,5	11,6
Sí, verbalmente y por escrito	7,3	8,5
Nc	1,1	3,5
Total	100,0	100,0

Base: Total de conductores

Según el tamaño de plantilla (Tabla 18), la información sobre medidas de protección se hace más frecuente a medida que aumenta la plantilla de la empresa siendo, en todos los casos, más habitual la transmisión verbal.

■ **Tabla 18.** Información sobre medidas de protección y prevención de la carga según tamaño de plantilla del centro

Datos en %	<10	10-49	50-249	>250
No le informaron	60,3	60,9	53,7	25
Sí, verbalmente	23,2	24,5	23,1	56
Sí, por escrito	7,6	6,4	14,0	13
Sí, verbalmente y por escrito	7,6	6,7	9,1	6,2
Nc	1,2	1,5	0,0	0,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Base: Total de conductores asalariados

La información en materia de riesgos y medidas preventivas es una práctica mejorable dentro de la actividad preventiva en el sector, tanto cuantitativa como cualitativamente. Más de la mitad de los conductores realizan su actividad profesional sin información previa de los riesgos que puede suponer la carga que transportan y las medidas preventivas a aplicar. Tan solo el segmento de empresas de más de 250 trabajadores presenta resultados claramente mejores en este tipo de información.

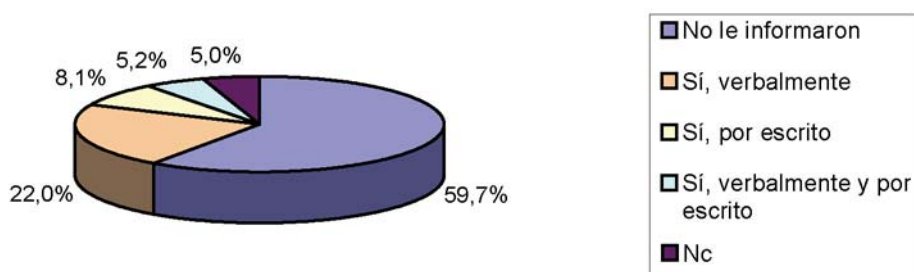
Los procedimientos de información son además inconsistentes; la información se transmite fundamentalmente de forma verbal, si bien, en empresas de más de 50 trabajadores, la transmisión de información sobre riesgos y medidas preventivas mediante procedimientos escritos alcanza el 20% de la información facilitada al conductor.

Información sobre medidas de seguridad y prevención en los almacenes o centros de los clientes o destinatarios

Finalmente, el 59,7% de los conductores encuestados manifiesta no ser informado sobre las *"medidas de seguridad y prevención en los almacenes o centros de los clientes o destinatarios"* para los que trabaja cuando se ve obligado a realizar labores de carga y descarga.

En los casos en los que se facilita este tipo de información la transmisión se hace en el 62,2% de los casos de forma verbal, en el 23,1% por escrito y en el 14,8% tanto verbal como escrita (Gráfico 14).

■ Gráfico 14. Información en labores de carga/descarga



Base: Total de conductores

Según la situación laboral, los conductores autónomos reciben menos información en los centros de destino (55,4%) que los asalariados (61,0%). En ambos casos el método de información señalado con mayor frecuencia es el verbal (Tabla 19).

■ **Tabla 19.** Información en labores de carga/descarga según situación laboral

Datos en %	Asalariado	Autónomo
No le informaron	61,0	55,4
Sí, verbalmente	21,1	24,8
Sí, por escrito	8,0	8,5
Sí, verbalmente y por escrito	5,3	5,0
Nc	4,6	6,2
Total	100,0	100,0

Base: Total de conductores

Este tipo de información se hace más frecuente a medida que aumenta el tamaño de plantilla del centro (Tabla 20).

■ **Tabla 20.** Información en labores de carga/descarga según tamaño de plantilla

Datos en %	<10	10-49	50-249	>250
No le informaron	62,6	64,2	53,7	47,9
Sí, verbalmente	20,3	19,7	22,3	31,2
Sí, por escrito	7,9	7,6	9,9	6,2
Sí, verbalmente y por escrito	6,2	4,2	7,4	4,1
Nc	2,9	4,2	6,6	10,4
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Base: Conductores asalariados

La práctica de información en materia de riesgos laborales en las tareas de carga y descarga en los centros de destino presenta valores más bajos de los que revela la encuesta para la información preventiva analizada anteriormente.

En los conductores de empresas de menos de 50 trabajadores este indicador es claramente mejorable.

Conclusiones

- Los datos de la encuesta revelan que al 49,1% del total de conductores se le ha practicado algún tipo de reconocimiento médico en el último año frente a un 47,7% de individuos que han respondido que no.
- El tipo más frecuente de reconocimiento médico es el "*periódico relativo a riesgos laborales*" (23,4%), seguido de por "renovación del permiso de conducir" (14,1%) y de "otros" (9,6%) sobre el total de la muestra.
- A menos de la tercera parte de los conductores se le ha realizado un reconocimiento médico de carácter preventivo desde el punto de vista de la prevención de riesgos laborales.
- El conductor autónomo tiene menos posibilidades de disponer de una vigilancia de la salud por motivos de riesgos laborales.
- En el caso de los trabajadores por cuenta ajena, el 51,5% de los conductores afirma que en su empresa se le ofrece reconocimiento médico periódicamente.
- Mientras que a más de la mitad de los conductores se le ofrece un reconocimiento médico periódicamente en su empresa, sólo una tercera parte hace efectiva esta posibilidad.
- El 77% de los conductores manifiesta no haber recibido ningún tipo de formación durante los últimos doce meses.
- Sólo uno de cada 10 conductores ha recibido formación en materia de prevención de riesgos laborales.
- Más de la mitad de los conductores no ha recibido información ni sobre los posibles riesgos para su salud de la mercancía transportada ni sobre las medidas de prevención a aplicar.
- La práctica de información en materia de riesgos laborales en las tareas de carga y descarga en los centros de destino presenta valores más bajos de los que revela la encuesta para la información preventiva.
- Los procedimientos de información son, en líneas generales, inconsistentes predominando la transmisión verbal de la misma.

6

CONDICIONES DE SEGURIDAD

Se analiza los riesgos de accidentes de trabajo que perciben los trabajadores y las causas a las que el conductor atribuye el accidente.

6.1. RIESGO DE ACCIDENTE

Para averiguar la percepción de los conductores sobre el riesgo de accidente de trabajo se realizó una pregunta que presentaba 18 riesgos tipificados de los que podían señalar los que estuviesen presentes en su puesto de trabajo.

El 96,2% de los conductores manifiesta que su puesto de trabajo presenta algún riesgo de accidente (Tabla 21).

■ **Tabla 21.** Tipo de riesgo de accidente

Tipo de riesgo	%
Accidentes de tráfico durante la jornada de trabajo	78,9
Atracos, agresiones físicas u otros actos violentos	34,8
Caídas de personas desde altura	33,6
Golpes	25,4
Cortes y pinchazos	22,2
Atropellos, vuelcos o golpes con vehículos en el centro de trabajo	20,3
Sobreesfuerzos por manipulación manual de cargas pesadas	16,8
Caídas de objetos, materiales o herramientas	13,6
Caídas de personas al mismo nivel	12,0

Base: Total de conductores
Pregunta de respuesta múltiple

■ **Tabla 21.** Tipo de riesgo de accidente (continuación)

Tipo de riesgo	%
Atrapamientos	8,8
Desplomes o derrumbamientos	7,8
Proyección de fragmentos o partículas	6,8
Incendios	5,5
Exposición a agentes químicos	5,1
Otros	5,0
Quemaduras	3,9
Explosiones	3,5
Exposición a radiaciones	2,0
Contactos eléctricos	1,9
Ninguno	3,8
Algún riesgo	96,2

Base: Total de conductores

Pregunta de respuesta múltiple

El 80,3% de los conductores señala como máximo 4 tipos de riesgos. El 19,6% señala 5 o más, dándose esta última situación con mayor frecuencia entre los conductores autónomos (26,26%), conductores de empresas de 250 o más trabajadores (24,1%) y conductores que realizan en el momento de la encuesta trayectos nacionales (23,4%).

En cuanto al tipo de riesgo, destacan por su frecuencia "El riesgo de accidentes de tráfico durante la jornada de trabajo" señalado por el 78,9% de los encuestados. A este tipo de riesgo le siguen, "El riesgo de atracos, agresiones físicas u otros actos violentos" (34,8%) y "Las caídas de personas desde altura" (33,6%).

Otros riesgos que señalan los conductores son "Cortes y pinchazos" (22,2%), "Golpes" (25,4%), "Atropellos, Vuelcos o golpes con vehículos en el centro de trabajo" (20,3%), y "Sobreesfuerzos por manipulación manual de cargas pesadas" (16,8%).

El 4,9% de los conductores señala la opción de "Otros riesgos", de los cuales los riesgos mencionados con mayor frecuencia son el "cansancio y la fatiga" y la "mala conducción de otros usuarios".

Por situación laboral, la percepción de algún tipo de riesgo es mayor entre conductores autónomos (97,7%), presentando además una mayor frecuencia para todos los riesgos estudiados (Tabla 22).

■ **Tabla 22.** Frecuencia de exposición a cada riesgo según situación laboral

Datos en %	Asalariado	Autónomo
Caídas de personas desde altura	31,8	39,5
Caídas de personas al mismo nivel	10,0	18,6
Caídas de objetos, materiales o herramientas	11,9	19,0
Desplomes o derrumbamientos	6,3	12,8
Cortes y pinchazos	20,7	27,5
Golpes	24,1	29,8
Accidentes de tráfico durante la jornada de trabajo	78,5	80,2
Atropellos, vuelcos o golpes con vehículos en el centro de trabajo	18,8	25,2
Proyección de fragmentos o partículas	5,7	10,5
Atrapamientos	7,7	12,4
Sobreesfuerzos por manipulación manual de cargas pesadas	15,5	21,3
Quemaduras	3,6	5,0
Contactos eléctricos	1,5	3,1
Exposición a radiaciones	2,1	1,9
Exposición a agentes químicos	4,5	7,4
Explosiones	2,9	5,8
Incendios	5,1	7,0
Atracos, agresiones físicas u otros actos violentos	31,2	46,9
Otros	4,9	5,0
Ninguno	4,2	2,3
Percepción de ALGUN riesgo de accidente	95,8	97,7
Total	291,0	381,4

Base: Total de conductores

Pregunta de respuesta múltiple

Por tipo de servicio, los conductores de trayectos nacionales perciben con mayor frecuencia algún riesgo (98,5%). En general, estos conductores perciben con más frecuencia el riesgo de "Accidentes de tráfico y atracos" y con menos frecuencia el riesgo a "Caídas desde altura" (Tabla 23).

■ **Tabla 23.** Frecuencia de exposición a cada riesgo según tipo de servicio

Datos en %	Nacional	Internacional
Caídas de personas desde altura	33,0	34,7
Caídas de personas al mismo nivel	13,3	9,3
Caídas de objetos, materiales o herramientas	15,7	9,3
Desplomes o derrumbamientos	9,3	4,8
Cortes y pinchazos	22,9	21,0
Golpes	28,5	19,4
Accidentes de tráfico durante la jornada de trabajo	81,1	74,5
Atropellos, vuelcos o golpes con vehículos en el centro de trabajo	23,5	13,8
Proyección de fragmentos o partículas	8,4	3,7
Atrapamientos	10,5	5,3
Sobreesfuerzos por manipulación manual de cargas pesadas	17,8	14,9
Quemaduras	4,8	2,1
Contactos eléctricos	2,1	1,3
Exposición a radiaciones	2,7	0,8
Exposición a agentes químicos	6,8	1,9
Explosiones	3,9	2,9
Incendios	5,5	5,6
Atracos, agresiones físicas u otros actos violentos	37,1	30,2
Otros	5,2	4,5
Ninguno	1,5	8,5
Percepción de ALGÚN riesgo	98,5	91,5

Base: Total de conductores

Pregunta de respuesta múltiple

Según tamaño de plantilla, es en los centros de más de 250 trabajadores donde se percibe con más frecuencia algún riesgo (97,9%). Por tipo de riesgo merece la pena destacar que en los centros de menos de 10 trabajadores es donde se da la mayor frecuencia en la percepción de riesgo por "*Sobreesfuerzo por manipulación manual de cargas*" (16,8%), por "*Caídas de personas al mismo nivel*" (12,4%) y por "*Caídas de objetos*" (12,1%). En centros de entre 50 y 249 trabajadores se da la mayor frecuencia en la percepción de riesgo por "*Atracos o agresiones*" (38%) (Tabla 24).

■ **Tabla 24.** Frecuencia de exposición a cada riesgo según tamaño de plantilla

Datos en %	<10	10-49	50-249	>250
Caídas de personas desde altura	28,8	34,5	33,1	35,4
Caídas de personas al mismo nivel	12,4	9,7	7,4	2,1
Caídas de objetos, materiales o herramientas	12,1	13,3	10,7	8,3
Desplomes o derrumbamientos	7,4	5,5	8,3	0,0
Cortes y pinchazos	17,9	23,6	21,5	18,8
Golpes	23,2	26,7	24,0	18,8
Accidentes de tráfico durante la jornada de trabajo	79,1	77,9	77,7	81,3
Atropellos, vuelcos o golpes con vehículos en el centro de trabajo	18,2	21,5	14,0	18,8
Proyección de fragmentos o partículas	4,4	7,3	5,8	2,1
Atrapamientos	7,4	6,4	9,9	14,6
Sobreesfuerzos por manipulación manual de cargas pesadas	16,8	15,2	14,9	10,4
Quemaduras	3,8	3,0	4,1	2,1
Contactos eléctricos	0,9	1,8	1,7	2,1
Exposición a radiaciones	0,9	1,8	5,8	2,1
Exposición a agentes químicos	4,4	3,6	7,4	4,2
Explosiones	1,8	3,3	4,1	4,2
Incendios	3,5	5,8	6,6	2,1
Atracos, agresiones físicas u otros actos violentos	29,7	29,4	38,0	35,4
Otros	5,0	4,8	6,6	4,2
Ninguno	5,0	2,4	5,0	2,1
Percepción de ALGUN riesgo	95	97,6	95	97,9

Base: Conductores asalariados
Pregunta de respuesta múltiple

Los datos de la encuesta ponen de manifiesto un alto nivel de conciencia del colectivo de conductores de transporte con relación a los riesgos que implica su actividad laboral.

En el perfil de riesgos manifestado coinciden todos los conductores con independencia de su situación laboral, trayecto realizado y empresa para la que trabaja. Este perfil está representado por: "Accidentes de tráfico, atracos y agresiones" y "Caídas a distinta altura".

6.2. CAUSAS DE LOS RIESGOS DE ACCIDENTES

Dentro del análisis de las causas a las que el conductor accidentado (base de 135 trabajadores) atribuye el accidente de trabajo, el 90,7% señala una sola causa y el 9,3% restante achacan el accidente a la concurrencia de dos o tres factores.

Las causas de accidentes señaladas con mayor frecuencia son las "*Razones debidas al tráfico*" (31,9%); el "*Exceso de confianza y/o costumbre*" (11,1%) y las "*Condiciones meteorológicas*" (10,4%) (Tabla 25).

■ **Tabla 25.** Causas de los accidentes de trabajo

	%
Por otras razones debidas al tráfico	31,9
Por exceso de confianza, costumbre o despistes	11,1
Por condiciones meteorológicas (lluvia, niebla, etc.)	10,4
El lugar de trabajo está en malas condiciones	8,9
Por mal estado de la calzada (trazado, señalización, obras)	5,9
Por esfuerzos o posturas forzadas	5,2
Por la densidad de tráfico	5,2
Mal estado del vehículo	4,4
Por cansancio o fatiga	4,4
El área de trabajo o superficie es insegura	3,7
Caídas desde la cabina	3,7
El trabajo obliga a realizar operaciones peligrosas	3,0
Falta de experiencia en el trabajo	3,0
Hay que sacar el trabajo por encima de todo	1,5
El ritmo de trabajo es muy elevado	1,5
Falta o inadecuación de equipos de protección individual	0,7
Se trabaja sin la formación suficiente	0,7
Ns/Nc	5,2

Base: Total de conductores que han sufrido un accidente de trabajo en los dos últimos años
Pregunta de respuesta múltiple

El conductor autónomo señala como la causa más prevalente el "*Exceso de confianza y/o costumbre*" (20,7%) mientras que en el asalariado señala la opción de "*Otras razones debidas al tráfico*" (35,8%) (Tabla 26).

■ **Tabla 26.** Principales causas atribuidas al accidente según situación laboral

Datos en %	Asalariado	Autónomo
El lugar de trabajo está en malas condiciones	8,5	10,3
Mal estado del vehículo	4,7	3,4
El área de trabajo o superficie es insegura	4,7	0,0
Caídas desde la cabina	4,7	0,0
Hay que sacar el trabajo por encima de todo	1,9	0,0
El trabajo obliga a realizar operaciones peligrosas	1,9	6,9
Por esfuerzos o posturas forzadas	5,7	3,4
Falta o inadecuación de equipos de protección individual	0,9	0,0
Por cansancio o fatiga	4,7	3,4
Por exceso de confianza, costumbre o despistes	8,5	20,7
Se trabaja sin la formación suficiente	0,9	0,0
El ritmo de trabajo es muy elevado	1,9	0,0
Falta de experiencia en el trabajo	3,8	0,0
Por la densidad de tráfico	2,8	13,8
Por mal estado de la calzada (trazado, señalización, obras)	5,7	6,9
Por condiciones meteorológicas (lluvia, niebla, etc.)	10,4	10,3
Por otras razones debidas al tráfico	35,8	17,2
Ns/Nc	3,8	10,3

Base: Conductores que han sufrido un accidente de trabajo en los dos últimos años
Pregunta de respuesta múltiple

Por tipo de servicio, el conductor de trayecto internacional señala como las tres causas principales de accidentes aquellas relacionadas con la carretera, "*Tráfico*" (32,1%), "*Condiciones meteorológicas*" (22,6%) y el "*Mal estado de las carreteras*" (9,4%).

Por otro lado, el conductor de servicio nacional achaca el accidente principalmente al "*Tráfico*" (31,7%), seguido con la misma frecuencia de respuesta del "*Exceso de confianza o costumbre*" y las "*Malas condiciones del puesto de trabajo*" (13,4%) (Tabla 27).

■ **Tabla 27.** Principales causas atribuidas al accidente según tipo de servicio

Datos en %	Nacional	Internacional
El lugar de trabajo está en malas condiciones	13,4	1,9
Mal estado del vehículo	3,7	5,7
El área de trabajo o superficie es insegura	3,7	3,8
Caídas desde la cabina	2,4	5,7
Hay que sacar el trabajo por encima de todo	2,4	0,0
El trabajo obliga a realizar operaciones peligrosas	2,4	3,8
Por esfuerzos o posturas forzadas	8,5	0,0
Falta o inadecuación de equipos de protección individual	1,2	0,0
Por cansancio o fatiga	4,9	3,8
Por exceso de confianza, costumbre o despistes	13,4	7,5
Se trabaja sin la formación suficiente	0,0	1,9
El ritmo de trabajo es muy elevado	1,2	1,9
Falta de experiencia en el trabajo	1,2	5,7
Por la densidad de tráfico	7,3	1,9
Por mal estado de la calzada (trazado, señalización, obras)	3,7	9,4
Por condiciones meteorológicas (lluvia, niebla, etc.)	2,4	22,6
Por otras razones debidas al tráfico	31,7	32,1
Ns/Nc	4,9	5,7

Base: Total de conductores que han sufrido un accidente de trabajo en los dos últimos años (135)
Pregunta de respuesta múltiple

Conclusiones

- El 96,2% de los conductores manifiesta que en su puesto de trabajo existe algún riesgo de accidente. Destacan por su frecuencia: el "Accidente de tráfico durante la jornada de trabajo" (78,9%), los "Atracos, agresiones físicas u otros actos violentos" (34,8%) y las "Caídas de personas desde altura" (33,6%).
- Los conductores que perciben con mayor frecuencia algún riesgo de accidentes son los trabajadores autónomos (97,7%) y los que realizan trayectos nacionales (98,5%).
- Las causas de accidentes señaladas con mayor frecuencia son las "Razones debidas al tráfico" (31,9%); el "Exceso de confianza y/o costumbre" (11,1%) y las "Condiciones meteorológicas" (10,4%).
- El trabajador autónomo señala como la causa más prevalente de accidente el "Exceso de confianza y/o costumbre" (20,7%) mientras que en el asalariado son "Otras razones debidas al tráfico" (35,8%).

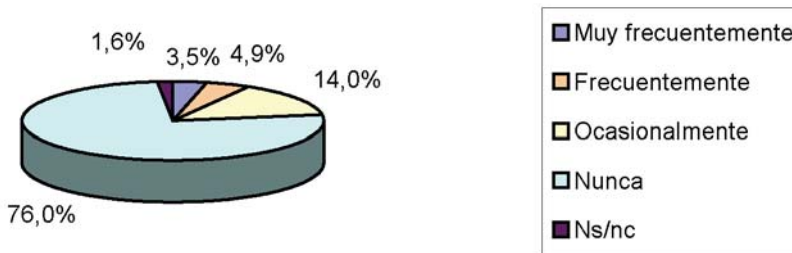
7

CONDICIONES AMBIENTALES

En este apartado se contempla la frecuencia con que los conductores manipulan productos tóxicos o respiran polvos, humos, aerosoles, gases o vapores nocivos o tóxicos en el desempeño de sus tareas profesionales.

El 23% de los trabajadores manifiesta que en su puesto de trabajo manipula productos tóxicos o respira polvos, humos, gases o vapores nocivos o tóxicos. De entre ellos, el 14% tiene una exposición "ocasional", el 5% "frecuente" y el 4% "muy frecuente" (Gráfico 15).

■ **Gráfico 15.** Frecuencia de manipulación o inhalación de productos tóxicos o nocivos



Base: Total de conductores

Según la situación laboral, ambos grupos presentan una misma proporción de expuestos (22,8% en asalariados frente a 22,3% en autónomos). No obstante, los trabajadores autónomos son los que con mayor frecuencia manifiestan manipular o inhalar "muy frecuentemente" productos tóxicos (4,3%) mientras que en los asalariados esta prevalencia es del 3,3% (Tabla 28).

■ **Tabla 28.** Frecuencia de exposición según situación laboral

Datos en %	Asalariado	Autónomo
Muy frecuentemente	3,3	4,3
Frecuentemente	4,9	4,7
Ocasionalmente	14,4	12,8
Nunca	76,1	75,6
Ns	0,8	2,3
Nc	0,5	0,4

Base: Total de conductores

Por tipo de servicio, los conductores de trayectos nacionales son los que de forma más prevalente manifiestan estar expuestos con mayor o menor frecuencia a sustancias tóxicas (23,6%), frente a los trabajadores que realizan trayectos internacionales (20,2%), aunque estas diferencias no son estadísticamente significativas. En la tabla 29 se aprecian las diferencias entre ambos servicios en función de la frecuencia de exposición.

■ **Tabla 29.** Frecuencia de exposición según tipo de servicio

Datos en %	Nacional	Internacional
Muy frecuentemente	4,4	1,9
Frecuentemente	4,3	6,1
Ocasionalmente	14,9	12,2
Nunca	74,3	79,3
Ns	1,6	0,3
Nc	0,5	0,3
Total	100,0	100,0

Base Total de conductores

Conclusiones

- El 22,4% de los trabajadores manifiesta que en su puesto de trabajo manipula productos tóxicos o respira polvos, humos, gases o vapores nocivos o tóxicos y en un 4% de los casos la exposición es "muy frecuente".
- En general, los conductores más expuestos a sustancias tóxicas son los conductores asalariados (22,6%) y los que realizan trayectos nacionales (23,6%) aunque no son diferencias estadísticamente significativas.



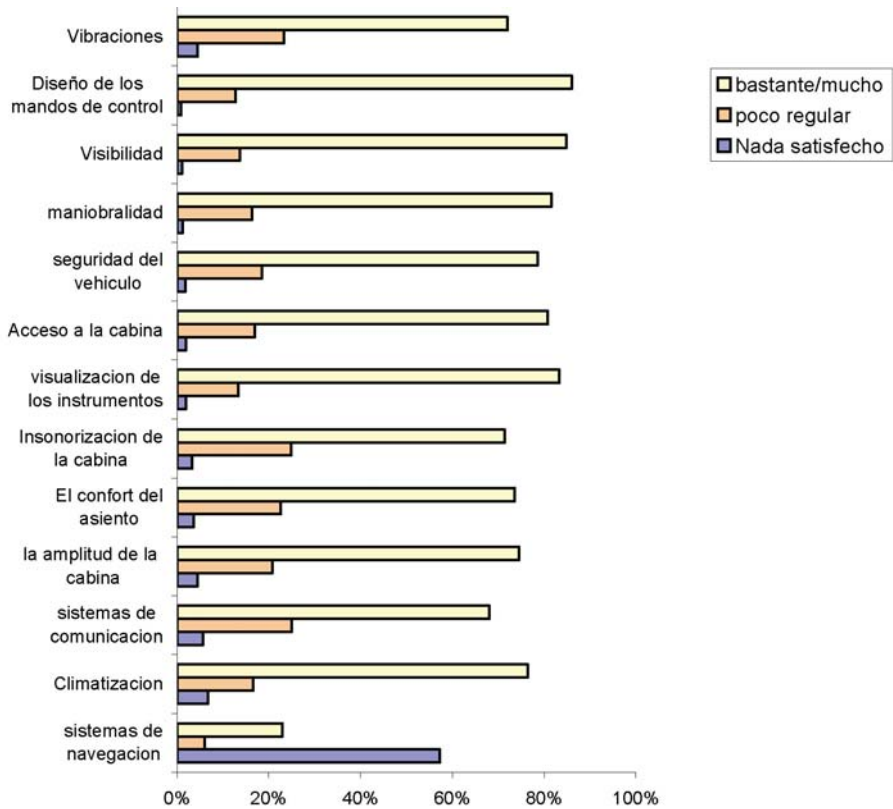
8

DISEÑO DEL PUESTO DE TRABAJO

El diseño del puesto de trabajo es un factor estrechamente asociado a muchos de los riesgos laborales, siendo una de las causas de muchos de los accidentes y lesiones musculoesqueléticas derivadas del trabajo. En el caso de los conductores de mercancías por carretera se considera como puesto de trabajo la cabina de su vehículo por lo que se ha tenido en cuenta los aspectos del diseño de la misma que deben tenerse en cuenta en una evaluación de riesgos.

En este apartado se valora el grado de satisfacción de los conductores con respecto a 13 indicadores de la cabina del vehículo.

En general, existe un número muy reducido de quejas con relación a la cabina ya que los 13 indicadores han sido evaluados de forma positiva por la mayor parte de los conductores. Los indicadores señalados con un nivel de satisfacción más bajo son los "sistemas de navegación" (57%), seguido de "la climatización" (6,7%), "los sistemas de comunicación" (5,7%), la "amplitud" (4,5%) y "las vibraciones" (4,5%).

■ **Gráfico 16.** Grado de satisfacción del conductor con la cabina del vehículo

Base: Total de conductores

Conclusiones

- En general, existe un número muy reducido de quejas con relación a la cabina, los 13 indicadores son evaluados de forma positiva por la mayor parte de los conductores.
- Los indicadores señalados con un nivel de satisfacción más bajo son los "sistemas de navegación" (57%), seguido de "la climatización" (6,7%), "los sistemas de comunicación" (5,7%), "la amplitud" (4,5%) y "las vibraciones" (4,5%).



CARGA FÍSICA DEL TRABAJO

En este apartado se valora las demandas físicas de trabajo y las molestias músculo-esqueléticas.

9.1. DEMANDAS FÍSICAS DEL TRABAJO

Una pregunta de respuesta múltiple recoge las diferentes demandas asociadas a la carga física: *"Permanecer en posturas dolorosas, fatigantes o inadecuadas"; "Mantener una misma postura"; "Levantar o desplazar cargas pesadas; realizar una fuerza importante" y "Realizar movimientos de manos o brazos muy repetitivos".*

Además se pregunta por el tiempo de exposición a cada una de estas situaciones en una escala referida a la jornada de trabajo: "más de la mitad de la jornada", "entre la mitad y la cuarta parte de la jornada", "menos de la cuarta parte de la jornada" o "nunca".

En este análisis se considera demanda física elevada cuando el tiempo de exposición es más de la mitad de la jornada.

Las respuestas obtenidas reflejan que las demandas físicas más altas corresponden a aspectos posturales; *"Mantener una misma postura" (77%), "Permanecer en posturas dolorosas, fatigantes o inadecuadas" (34,7%) y desarrollar "Movimientos repetidos de manos o brazos" (34,6%).*

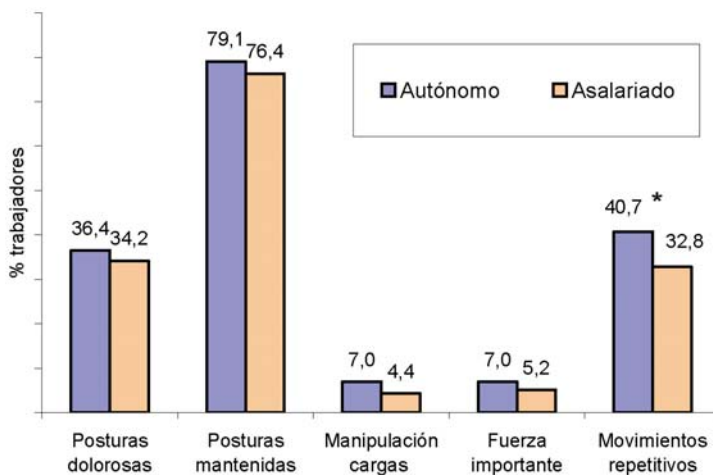
■ **Tabla 30.** Demandas físicas del trabajo

Datos en %	Más de la 1/2 jornada	Entre la 1/2 y la 1/4 parte de la jornada	Menos de la 1/4 parte de la jornada	Nunca
Permanecer en posturas dolorosas, fatigantes o inadecuadas	34,7	5,9	15,3	42,6
Mantener una misma postura	77,0	5,2	6,3	10,1
Levantar o desplazar cargas pesadas	5,0	4,3	27,1	61,6
Realizar una fuerza importante	5,6	3,0	25,2	63,3
Realizar movimientos de manos o brazos muy repetitivos	34,6	7,7	14,7	40,8

Base: Total de conductores

Según situación laboral, los conductores autónomos manifiestan un mayor nivel de demanda física, en todos los aspectos estudiados; *"Mantener una misma postura"* (79,1%), *"Permanecer en posturas dolorosas"* (36,4%), *"Levantar cargas pesadas"* (7%), *"Realizar una fuerza importante"* (7%) y *"Realizar movimientos de manos o brazos muy repetitivos"* (40,7%).

El análisis estadístico revela que sólo existen diferencias significativas entre autónomos y asalariados para la demanda correspondiente a *"Movimientos repetitivos de manos o brazos"* (Gráfico 17).

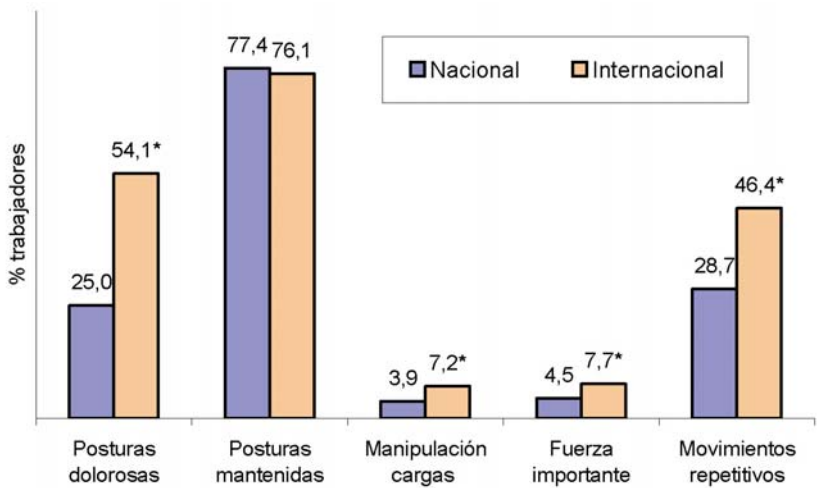
■ **Gráfico 17.** Demanda física según situación laboral (exposiciones superiores a la media jornada)

Base: Total de conductores

(*) indica diferencias estadísticamente significativas

Atendiendo al tipo de servicio (Gráfico 18), los conductores de trayectos internacionales señalan un nivel mayor en la demanda física del trabajo en relación con los trayectos nacionales, ya que todos los aspectos estudiados, excepto el de "Mantener una misma postura" (referida en ambos grupos con un porcentaje similar), presentan la máxima prevalencia y con unas diferencias estadísticamente significativas: "Permanecer en posturas dolorosas, fatigantes o inadecuadas" (54,1%), "Realizar movimientos de manos o brazos muy repetitivos" (46,4%), "Realizar una fuerza importante" (7,7%) y "Levantar o desplazar cargas pesadas" (7,16%).

■ Gráfico 18. Demanda física según tipo de servicio (exposiciones superiores a la media jornada)



Base: Total de conductores
(*) indica diferencias estadísticamente significativas

9.2. MOLESTIAS MUSCULOESQUELETICAS

El apartado de carga física se completa con una pregunta en la que se pide al encuestado que señale las zonas del cuerpo en las que siente molestias derivadas de las posturas y esfuerzos del trabajo.

El 70,7% de los conductores indica sentir alguna molestia músculo-esquelética. En cuanto a la localización de las molestias más frecuentemente referidas son la "parte baja de la espalda" (46,1%), el "cuello" (34,4%) y la "parte alta de la espalda" (29,2%).

Estas tres localizaciones han sido igualmente señaladas por todos los conductores con independencia de la situación laboral o el tipo de trayecto.

■ **Tabla 31.** Localización de las molestias musculoesqueléticas

	Datos en %
Bajo de la espalda	46,1
Nuca/Cuello	34,4
Alto de la espalda	29,2
Nalgas/caderas	9,3
Piernas	8,8
Rodillas	7,4
Hombro/s	4,6
Brazo/s-Ante Brazo/s	3,5
Pies/tobillos	1,9
Otras	1,7
Mano/s-Muñeca/s	1,2
Muslos	1,1
Codo/s	0,8
Ninguna	29,3

Base: Total de conductores

Según la situación laboral existe un discreto porcentaje superior de molestias músculo-esquelética entre conductores autónomos (71,5%) frente a asalariados (70,1%) (Tabla 32).

El orden de frecuencia de las tres principales localizaciones de las molestias es el mismo entre autónomos y asalariados, si bien la zona "*baja de la espalda*" y "*cuello*" tiene mayor peso entre conductores asalariados (46,% y 35,4% respectivamente) frente al 44,6% y 31,0% en conductores autónomos.

El resto de las molestias sigue una distribución similar a la descrita para el total de la muestra, si bien las molestias en "*nalgas/caderas*" son más prevalentes entre asalariados (10,3%).

■ **Tabla 32.** Localización de las molestias musculoesqueléticas según situación laboral

Datos en %	Asalariado	Autónomo
Bajo de la espalda	46,5	44,6
Nuca/Cuello	35,4	31,0
Alto de la espalda	27,4	35,3
Nalgas/caderas	10,3	5,8
Piernas	8,2	10,9
Rodillas	7,1	8,5
Hombro/s	5,1	3,1
Brazo/s-Ante Brazo/s	3,4	3,5
Pies/tobillos	2,0	1,9
Otras	1,5	2,3
Mano/s-Muñeca/s	1,1	1,6
Muslos	1,1	0,8
Codo/s	0,8	0,8
Ninguna	29,9	27,5

Base: Total de conductores

En cuanto al tipo de servicio, los conductores, con trayectos internacionales presentan más molestias en "nalgas/caderas" (18,6%) y "nuca/cuello" (36,3%). Los conductores de trayectos nacionales se quejan más de molestias en el "alto de la espalda" (30,1%).

■ **Tabla 33.** Localización de molestias musculoesqueléticas según tipo de servicio

Datos en %	Nacional	Internacional
Bajo de la espalda	46,3	45,6
Nuca/Cuello	33,4	36,3
Alto de la espalda	30,1	27,6
Piernas	8,8	8,8
Rodillas	6,9	8,5
Nalgas/caderas	4,7	18,6
Hombro/s	4,5	4,8
Brazo/s-Ante Brazo/s	2,9	4,5
Otras	2,0	1,1
Mano/s-Muñeca/s	1,2	1,3
Pies/tobillos	1,1	3,7
Muslos	0,9	1,3
Codo/s	0,7	1,1
Ninguna	29,3	29,4

Base: Total de conductores

Conclusiones

- Las demandas físicas más altas corresponden a aspectos posturales: "*Mantener una misma postura*" (77%), "*Permanecer en posturas dolorosas, fatigantes o inadecuadas*" (34,7%) y "*Desarrollar movimientos repetidos de manos o brazos*" (34,6%).
- Los conductores de trayectos internacionales tienen significativamente un mayor nivel de demanda física en todos los aspectos estudiados menos en "*Mantener una misma postura*".
- Los conductores autónomos presentan un mayor nivel de demanda física para todos los aspectos estudiados aunque sólo se aprecia diferencia estadísticamente significativa en el caso de "*Realizar movimientos repetitivos de manos o brazos*".
- El 70,7% de los conductores señala sentir alguna molestia músculo-esquelética.
- En cuanto a su localización, las molestias más frecuentes son la "*parte baja de la espalda*" (46,1%), "*el cuello*" (34,4%) y la "*parte alta de la espalda*" (29,2%). Estas tres localizaciones han sido igualmente señaladas por todos los conductores con independencia de la situación laboral o tipo de trayecto.

10

CARGA MENTAL DE TRABAJO

Los indicadores que se han incluido para el estudio de la carga mental hacen referencia a las exigencias mentales de la tarea, el número de Kilómetros recorridos al año, el horario y las facilidades disponibles para el desempeño de la tarea.

10.1. EXIGENCIAS MENTALES DE LA TAREA

Una pregunta de respuesta múltiple recoge las diferentes demandas asociadas a la carga mental: *"Mantener un nivel de atención alto o muy alto", "Mantener un ritmo de trabajo elevado" y "Realizar tareas muy repetitivas y de muy corta duración"*.

Además, se pregunta por el tiempo de exposición a cada una de estas situaciones en una escala relativa a la jornada de trabajo: *"más de la mitad de la jornada", "entre la mitad y la cuarta parte de la jornada", "menos de la cuarta parte de la jornada" o "nunca"*.

En este análisis se ha considerado que la carga mental del trabajo era elevada cuando el tiempo de exposición era más de la mitad de la jornada.

Los datos obtenidos reflejan, en opinión de los conductores, unas exigencias mentales elevadas en el desarrollo de su actividad ya que manifiestan que para desempeñar el trabajo es necesario *"Mantener una atención" y "Ritmo de trabajo elevados"* (87,4% y 43,5% respectivamente) y tener que *"Realizar tareas muy repetitivas y de corta duración"* (37,4%) durante *"más de la mitad de la jornada laboral"* (Tabla 34).

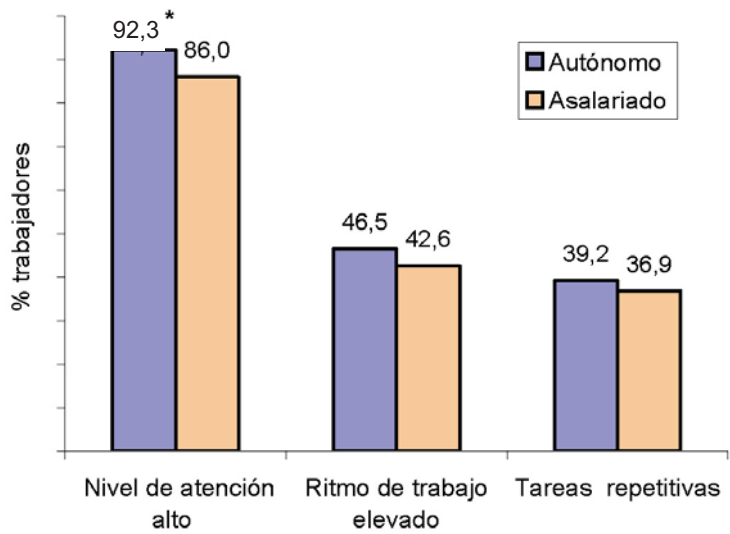
■ **Tabla 34.** Distribución de la demanda física en el trabajo

Datos en %	Más de la 1/2 jornada	Entre la 1/2 y la 1/4 parte de la jornada	Menos de la 1/4 parte de la jornada	Nunca
Mantener un nivel de atención elevado	87,4	5,0	2,8	4,3
Mantener un ritmo de trabajo elevado	43,5	13,2	20,70	21,7
Realizar tareas muy repetitivas y de muy corta duración	37,4	8,1	15,2	37,8

Base: Total de conductores

Si tenemos en cuenta la situación laboral, los conductores autónomos señalan en todos los aspectos estudiados una mayor exigencia mental aunque sólo alcanza una diferencia estadísticamente significativa para $p<0,05$ en cuanto al “*Mantenimiento de un nivel de atención alto o muy alto*” (92,3% frente al 86,0% de los conductores asalariados) (Gráfico 19).

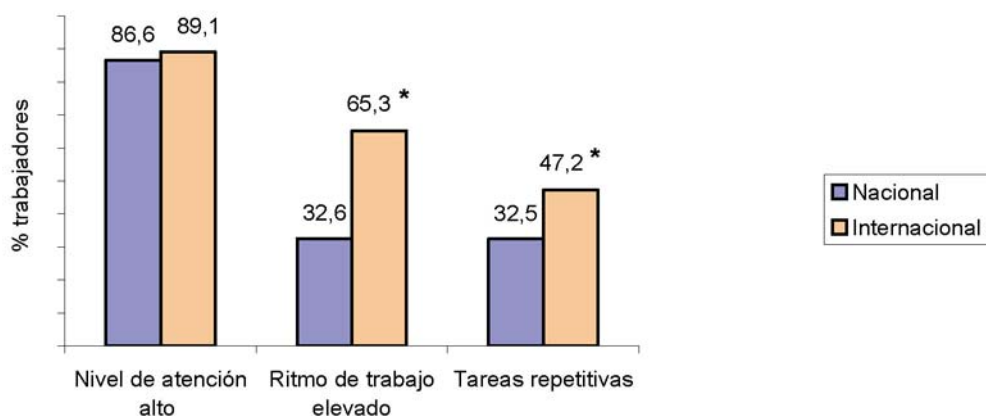
■ **Gráfico 19.** Exigencia mental de la tarea según situación laboral (exposiciones superiores a la media jornada)



Base: Total de conductores
(*) indica diferencias estadísticamente significativas

En cuanto al tipo de servicio que realizan (Gráfico 20), los conductores de trayectos internacionales refieren un nivel mayor de carga mental, con respecto a los conductores de trayectos nacionales. Todos los aspectos relativos a la exigencia mental de la tarea se presentan con una mayor frecuencia en este tipo de conductores aunque sólo existen diferencias estadísticamente significativas en el caso de *"Mantener un ritmo de trabajo elevado"* (65,3%) y *"Realizar tareas muy repetitivas y de muy corta duración"* (47,2%).

■ **Gráfico 20.** Exigencia mental de la tarea según tipo de servicio (exposiciones superiores a la media jornada)



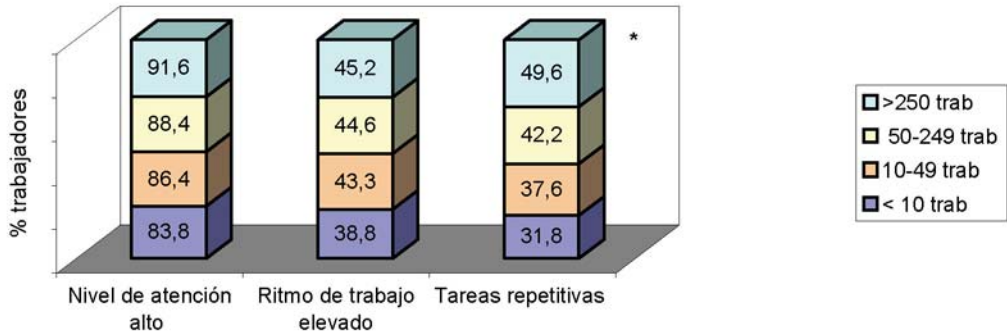
Base: Total de conductores

(*) indica diferencias estadísticamente significativas

Las exigencias mentales, consideradas en conjunto, aumentan conforme se incrementa el tamaño de plantilla. De este modo, los conductores de empresas de más de 250 trabajadores manifiestan un nivel de carga mental mayor para todos los aspectos estudiados (Gráfico 21).

En el caso de tener que *"Realizar tareas muy repetitivas y de corta duración"* se aprecia un incremento significativo en esta demanda a medida que aumenta el tamaño de plantilla ($p < 0,05$).

■ **Gráfico 21.** Exigencia mental de la tarea según tamaño de plantilla (exposiciones superiores a la media jornada)



Base: Total de conductores

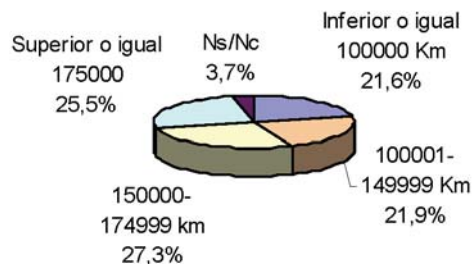
El asterisco(*) indica diferencias estadísticamente significativas

10.2. KILÓMETROS RECORRIDOS AL AÑO

Los conductores realizan una media anual de kilómetros de 145.844 con una desviación típica de 98136 Kms.

Si lo desglosamos en rangos, el 27,3% de los conductores encuestados realizan una media de 150.000 a 174.999 kms/año, el 25,5% una media de 175.000 Kms o más al año, el 21,9% entre 100.001-149.000 Kms/año y, finalmente, el 21,6% 100.000 o menos Kms/año.

■ **Gráfico 22.** Distribución de trabajadores según kms/año recorridos



Base: Total de conductores

Los conductores asalariados realizan una media de 149.315 kms/año estadísticamente superior a los autónomos 134.460 kms/año.

■ **Tabla 35.** Media de kms/año según situación laboral

Situación laboral	Media	T-test
Asalariados	149.315,7	p<0,05
Autónomos	134.460,6	

Base: Total de conductores

Atendiendo al tamaño de empresa, los conductores de la mediana empresa (entre 50 y 249 trabajadores) son los que con mayor frecuencia refieren realizar al año un media superior o igual a 175.000 kms (37,2%).

■ **Tabla 36.** Rango kms/año recorridos según tamaño de plantilla

Rango Kms/año	< 10 trab	10-49 trab	50-249 trab	>250 trab
<100000	22,9%	21,5%	13,2%	14,6%
100001-149999	22,9%	20,6%	18,2%	22,9%
150000- 174999	24,7%	27,0%	29,8%	35,4%
>175000	22,6%	27,6%	37,2%	27,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

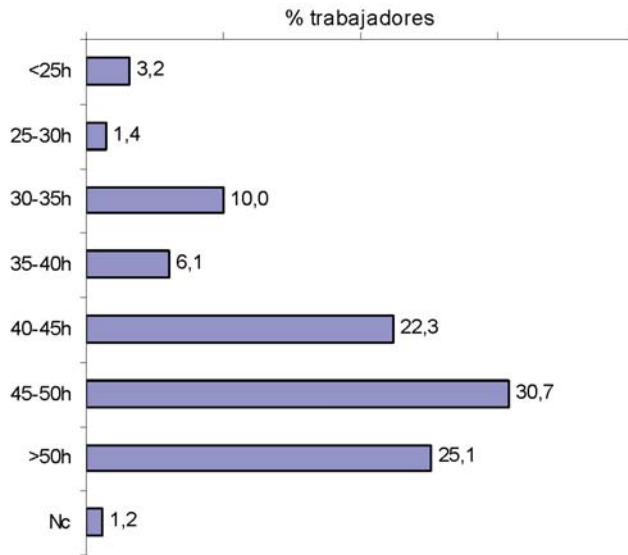
Base: Conductores asalariados

10.3. TIEMPO DE TRABAJO

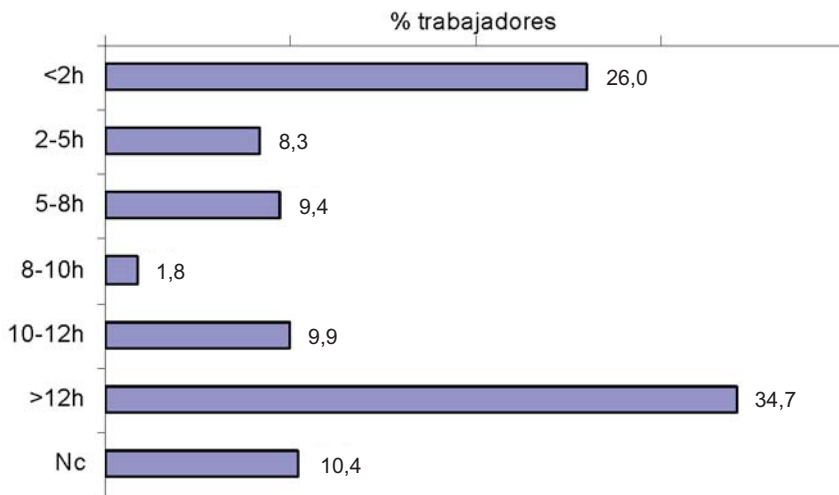
Para valorar el tiempo de trabajo se ha tenido en cuenta las horas semanales dedicadas exclusivamente a la conducción y, por otro lado, las horas dedicadas a labores de carga y descarga.

Los resultados de la encuesta revelan que los conductores dedican una media de 43 horas (desviación típica de 9,5 horas) exclusivamente a la conducción por semana y una media de 11,9 horas (desviación típica de 13,4 horas), a labores de carga y descarga por semana.

De entre estos valores medios, destaca el hecho que, el 25,1% de los conductores supera las 50h semanales dedicadas a la conducción y un 34,2% manifiesta dedicar más de 12 horas a la semana a labores de carga y descarga (Gráfico 23 y Gráfico 24).

■ **Gráfico 23.** *Tiempo de trabajo semanal dedicado a conducción (horas)*

Base: total de conductores

■ **Gráfico 24.** *Tiempo de trabajo semanal dedicado a labores de carga y descarga (horas)*

Base: total de conductores

Por situación laboral, los conductores asalariados dedican una media de horas semanales a la conducción significativamente mayor (43,4h) que los autónomos

(41,5h) y también dedican más horas semanales a labores de carga y descarga aunque en este caso las diferencias no son estadísticamente significativas (12,12 h en asalariados frente a 11,4h los autónomos).

■ **Tabla 37.** *Tiempo trabajo según situación laboral (media de horas/semana)*

	Asalariado	Autónomo
Conducción	43,4547	41,4743 *
Carga/descarga	12,1248	11,4142

Base: total de conductores
(*) refleja diferencias estadísticamente significativas

Por tipo de servicio, los conductores de trayectos internacionales dedican una media de 46,5 horas semanales a la conducción, significativamente mayor que los conductores de trayectos nacionales (41,2h), que, por el contrario, dedican una media de 13,3h semanales a labores de carga y descarga significativamente mayor que los conductores de trayectos internacionales (8,9h).

■ **Tabla 38.** *Tiempo trabajo por tipo de servicio (media de horas/semana)*

	Nacional	Internacional
Conducción	41,2	46,5 *
Carga/descarga	13,3	8,9 *

Base: total de conductores
(*) refleja diferencias estadísticamente significativas

Por tamaño de plantilla, los conductores de centros de entre 50 y 249 trabajadores son los que con mayor frecuencia refieren dedicar una media semanal a la conducción superior a las 50 horas (40,5%) y, en los centros de trabajo de más de 250 trabajadores, el 52% de los conductores dedica una media de entre 45 y 50 horas (Tabla 39).

■ **Tabla 39.** Tiempo de conducción según tamaño de plantilla (horas/semana)

Datos en %	<10 trab.	10- 49 trab.	50-249 trab.	>250 trab
Menos de 25 horas	4,1	3,1	0,0	0,0
Entre 25 y 30 horas	1,8	0,3	1,7	2,1
Entre 30 y 35 horas	11,2	11,7	8,3	2,1
Entre 35 y 40 horas	3,8	7,1	5,8	0,0
Entre 40 y 45 horas	23,0	21,2	19,0	25,0
Entre 45 y 50 horas	30,7	30,5	24,8	52,1
50 horas o más	25,4	26,2	40,5	18,8

Base: total de conductores

Por otro lado los conductores de empresas más pequeña dedican más horas semanales a labores de carga y descarga (Tabla 40).

■ **Tabla 40.** Labores de carga/descarga según tamaño de plantilla (horas/semana)

Datos en %	<10 trab.	10- 49 trab.	50-249 trab.	>250 trab
Menos de 2 horas	24,1	24,8	27,3	31,3
Entre 2 y 5 horas	7,9	7,3	11,6	10,4
Entre 5 y 8 horas	8,5	9,4	11,6	14,6
Entre 8 y 10 horas	2,4	2,4	0,0	4,2
Entre 10 y 12horas	11,8	8,5	9,9	8,3
12 horas o más	37,6	37,3	33,1	27,1

Base: total de conductores

10.4. FACILIDADES EN EL TRABAJO

Se pregunta a los trabajadores la posibilidad de contar (siempre o casi siempre, frecuentemente, a veces, nunca) en su trabajo con *"tiempo suficiente"*, *"informaciones claras y suficientes"*, *"posibilidad de recibir ayuda"*, *"número suficiente de colaboradores"* y *"nuevas tecnologías"*.

En este apartado se ha analizado los casos en los que el conductor manifiesta no contar "nunca" con los aspectos estudiados en esta pregunta.

El 73,1% de los conductores manifiesta no poder contar "nunca" con algunas o varias de las facilidades estudiadas.

Los datos obtenidos ponen de manifiesto que en la actividad de la conducción las facilidades con las que no se cuenta "nunca" de forma más frecuente son: la "Utilización de nuevas tecnologías" (63,3%), contar con "Número suficiente de colaboradores" (22,2%) y con la "Posibilidad de recibir ayuda" (19,3%).

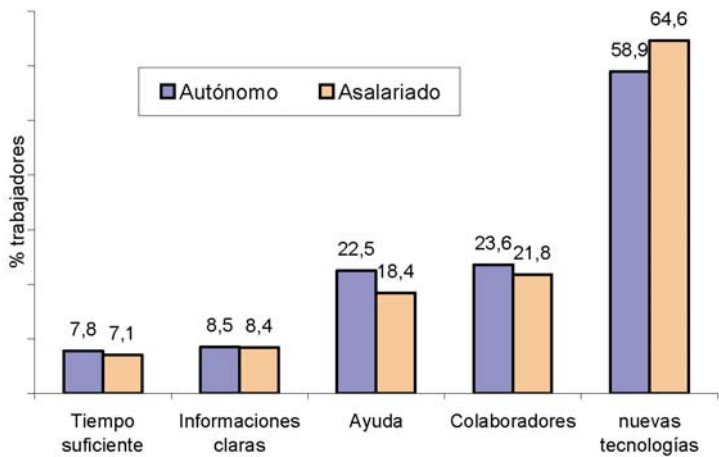
■ **Tabla 41.** Facilidades del trabajador para realizar sus tareas

Datos en %	Siempre	Frecuentemente	A veces	Nunca
Tiempo suficiente	46	18,5	27,9	7,3
Informaciones claras	47,3	18,3	25,4	8,4
Ayuda	35,4	18,8	25,5	19,3
Colaboradores	31,9	16,1	27,2	22,2
Nuevas tecnologías	14,3	5,9	11,8	63,3

Base: Total de conductores

Entre los conductores asalariados la opción de "nunca" tiene una mayor frecuencia para la "Utilización de nuevas tecnologías" (64,6%). Los conductores autónomos manifiestan menos facilidades en aspectos como contar con "Número suficiente de colaboradores" (23,6% frente al 21,8% de los asalariados) y la "Posibilidad de recibir ayuda" (22,5% frente al 18,4% de los asalariados).

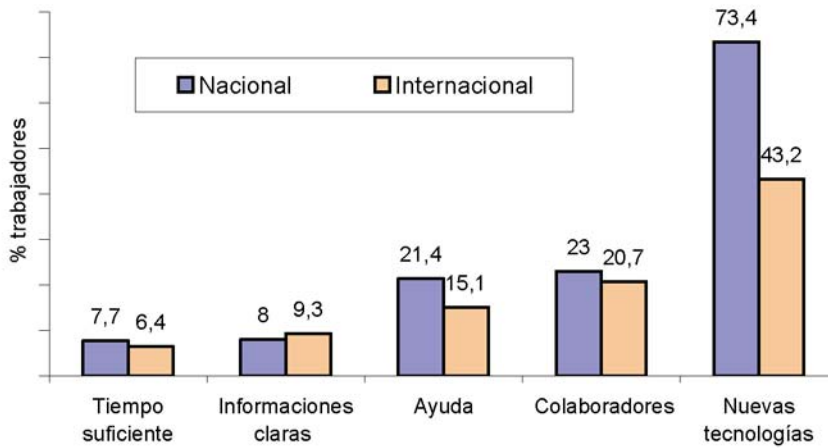
■ **Gráfico 25.** Distribución de la opción nunca cuenta con... según situación laboral



Base: Total de conductores

Los conductores de trayectos nacionales disponen de menores facilidades para el desarrollo de su actividad en, prácticamente, todos los aspectos estudiados: "*Utilización de nuevas tecnologías*" (73,4% frente al 43,2% de los internacionales), contar con "*Número suficiente de colaboradores*" (23% frente al 20,7%), contar con la "*Posibilidad de recibir ayuda*" (21,4% frente al 15,1%) y "*Tiempo suficiente*" (7,7% frente al 6,4%).

■ **Gráfico 26.** Distribución de la opción *nunca* cuenta con... Según tipo de servicio

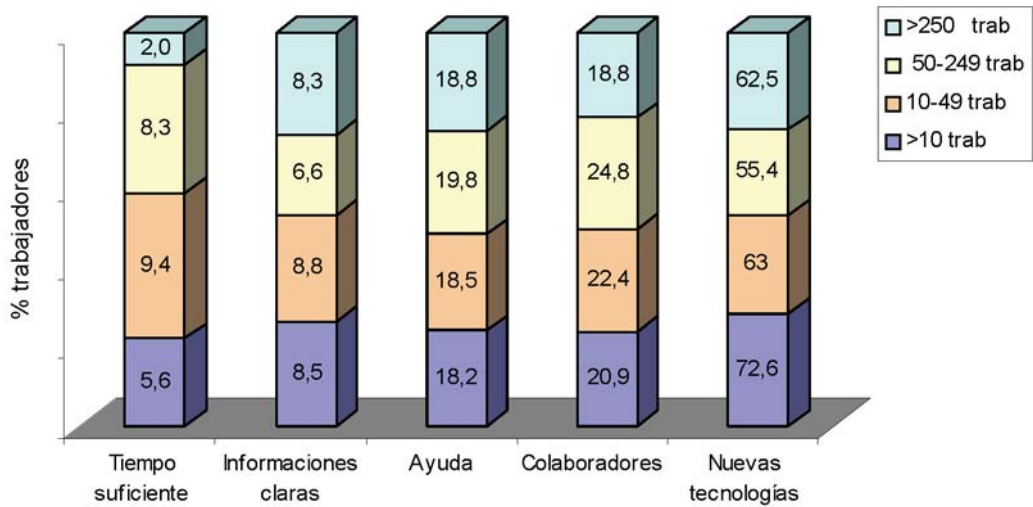


Base: Total de conductores

Los conductores de empresas de menos de 10 trabajadores, señalan con mayor frecuencia de casos no contar "nunca" con la "*Utilización de nuevas tecnologías*" (72,6%).

Los conductores de empresas de 50 a 249 trabajadores indican con menor frecuencia la opción "nunca" para la "*Posibilidad de recibir ayuda*" (19,8%) y "*Número suficiente de colaboradores*" (24,8%).

■ **Gráfico 27.** Distribución de la opción *nunca* cuenta con... Según tamaño de plantilla



Base: Conductores asalariados

Conclusiones

- El 87,4% de los conductores necesitan "*Mantener un nivel de atención elevado*" para la ejecución de su trabajo y un 43,5% manifiestan tener un "*Ritmo elevado de trabajo*".
- Los conductores sometidos a mayor carga mental son los autónomos, conductores de servicios internacionales y aquellos que trabajan en grandes empresas.
- Los conductores asalariados y los pertenecientes a empresas de entre 50 y 249 empleados son los que más número de Kms. realizan al año.
- La media total de horas de trabajo semanal dedicadas exclusivamente a la conducción es de 43 horas y a labores de carga y descarga de 11,9 horas.
- El mayor número de horas semanales dedicadas a la conducción lo realizan los conductores de trayectos internacionales, asalariados y conductores de empresas de gran tamaño.
- Dedicar más horas a la semana a labores de carga y descarga es más frecuente en conductores asalariados, trabajadores de empresas pequeñas y conductores de trayectos de ámbito nacional.
- En la actividad de la conducción las facilidades con las que no se cuenta "*nunca*" de forma más frecuente son: la "*Utilización de nuevas tecnologías*" (63,3%), contar con "*Número suficiente de colaboradores*" (22,2%) y con la "*Posibilidad de recibir ayuda*" (19,3%).
- Los conductores autónomos manifiestan menos facilidades en aspectos como contar con "*Número suficiente de colaboradores*" y la "*Posibilidad de recibir ayuda*".

11

FACTORES PSICOSOCIALES

En este apartado se describen los datos más importantes en cuanto a autonomía y participación del conductor en el trabajo.

11.1. AUTONOMÍA

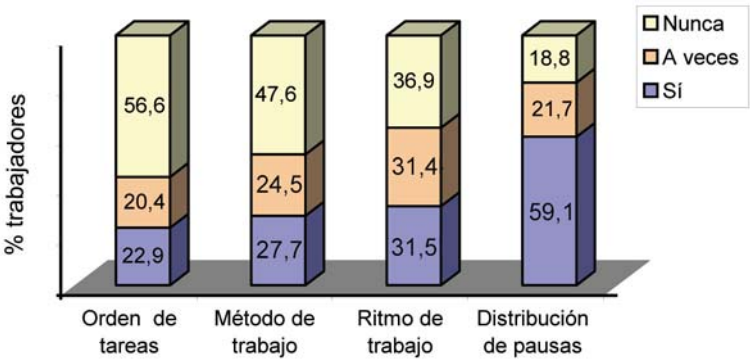
La autonomía se analiza a partir de las preguntas referidas a: *"¿en qué medida se pueden elegir o modificar distintos aspectos del trabajo: el orden de las tareas, el método de trabajo, el ritmo de trabajo y la distribución o duración de las pausas?"*.

El 65,7% de los conductores "nunca" puede modificar uno o varios de estos aspectos.

La situación de menor autonomía (no poder modificar tres o más aspectos de los estudiados) afecta al 32,9% de los conductores, dado que un 19,9% no disponen de ninguna autonomía para modificar al menos tres aspectos y un 13% no puede modificar nunca ninguno de los cuatro.

Los datos obtenidos ponen de manifiesto que la opción "nunca" se da en un alto porcentaje en todos los aspectos estudiados: *"orden de las tareas"* (56,6%), *"método de trabajo"* (47,6%), *"ritmo de trabajo"* (36,9%) y *"distribución y/o duración de las pausas en el trabajo"* (18,8%) (Gráfico 28).

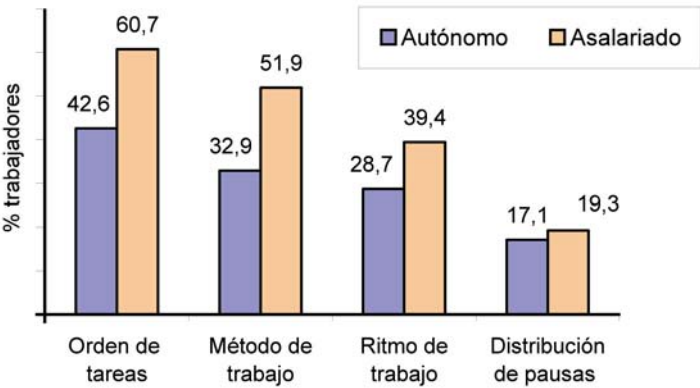
■ **Gráfico 28.** Frecuencia con la que se pueden elegir o modificar distintos aspectos en el trabajo (%)



Base: Total de conductores

Los conductores asalariados disponen de un menor nivel de autonomía en general ya que, con mayor frecuencia, manifiestan no poder modificar "nunca" el "orden de las tareas" (60,7%), el "método de trabajo" (51,9%), el "ritmo de trabajo" (39,5%) y la "distribución y/o duración de las pausas" (19,3%).

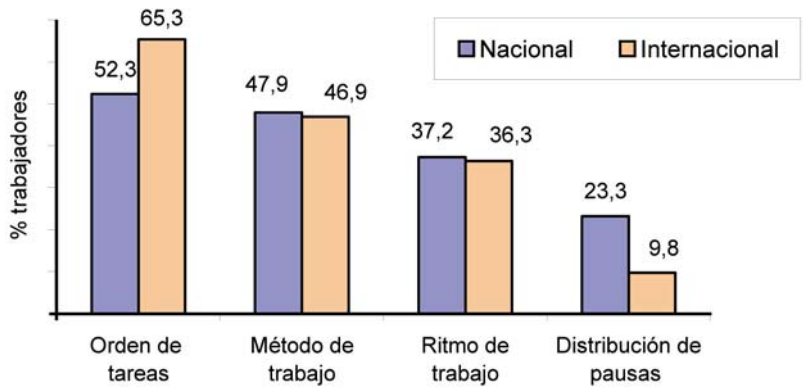
■ **Gráfico 29.** Distribución de la opción nunca puede elegir o modificar según situación laboral



Base: Total de conductores

Según el tipo de servicio, los conductores de trayectos internacionales manifiestan disponer menos autonomía en relación con la posibilidad de modificar el "orden de las tareas" (65,3% frente al 52,3% de los nacionales), mientras que los conductores de trayectos nacionales manifiestan menos posibilidades de modificar la "distribución y/o duración de las pausas en el trabajo" (23,3% frente al 9,8% de los internacionales).

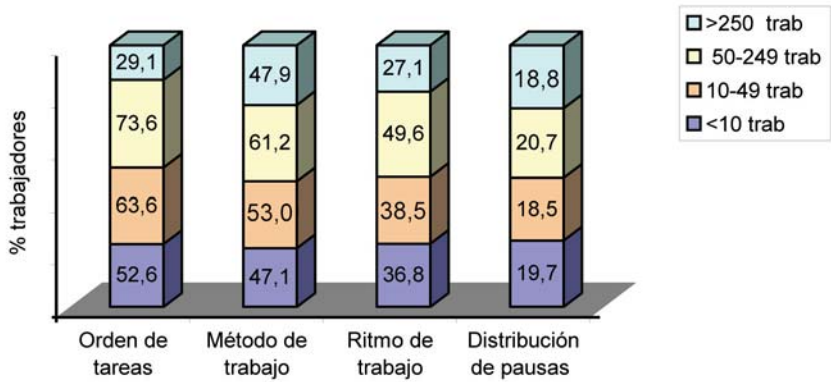
■ **Gráfico 30.** Distribución de la opción nunca puede elegir o modificar según tipo de servicio



Base: Total de conductores

Por tamaño de plantilla, son los conductores de empresas de 50 a 249 trabajadores los que manifiestan con mayor frecuencia no tener "nunca" la posibilidad de modificar el "orden de las tareas", el "método de trabajo", el "ritmo de trabajo" y la "distribución y/o duración de las pausas" (Gráfico 31).

■ **Gráfico 31.** Distribución de la opción nunca puede elegir o modificar según tamaño de plantilla



Base: Conductores asalariados

11.2. PARTICIPACIÓN

En el cuestionario se le preguntaba al conductor sobre su participación en distintos aspectos de su propio trabajo: *"planificación y organización"*, *"revisión de la calidad"*, *"introducción de cambios (organizativos o tecnológicos)"*, *"elección de equipos/útiles manejados"*, *"adecuación de las condiciones de trabajo"* y *"actividades para la prevención de riesgos laborales"*.

La **no consulta** ("no me preguntan") tiene una distribución similar entre los distintos aspectos estudiados, oscilando entre un valor mínimo de 13,1% (*"planificación y organización"*) y un máximo de 15,5% (*"prevención de riesgos"*).

El **menor nivel de participación** ("no hago sugerencias") se da en los aspectos relacionados con la *"prevención de riesgos laborales"* (8,9%).

El aspecto en el que un mayor número de conductores manifiesta que "no se tienen en cuenta sus opiniones o sugerencias" fue el relativo a la *"introducción de cambios organizativos o tecnológicos en su trabajo o puesto"* (43,4%) .

El aspecto en el que hay más conductores que manifiestan que "sí se tienen en cuenta sus opiniones o sugerencias" es el relacionado con la *"planificación y organización de su trabajo"* (43,5%).

■ **Tabla 42.** Aspectos sobre los que los trabajadores consideran que se tienen en cuenta sus opiniones

Datos en %	Sí	No	No hago sugerencias	No me preguntan
Planificación	43,5	36,8	5,6	13,1
Calidad	31,9	43,4	7,4	15,2
Equipos/ útiles	39,4	38,6	6,6	13,3
Condiciones del puesto	43,0	34,2	7,1	13,9
Prevención de riesgos	36,3	36,0	8,9	15,5

Base: Total de trabajadores

Los conductores asalariados son los menos consultados ("no me preguntan") y menos participativos ("no hago sugerencias"). Además, manifiestan de forma más frecuente que los conductores autónomos que "su opinión o sugerencias" no son, finalmente tenidas en cuenta (Tabla 43).

■ **Tabla 43.** Distribución según situación laboral de los aspectos sobre los que los trabajadores consideran que se tienen en cuenta sus opiniones

Datos en %	Sí		No		No Sugiero		No me preguntan	
	autón	asalar	autón	asalar	autón	asalar	autón	asalar
Planificación y organización	64,3	37,3	26,7	39,8	3,1	6,3	3,9	15,8
Calidad	59,7	38,6	27,9	36,3	3,5	7,3	7,0	16,4
Cambios	54,3	25,3	32,6	46,6	3,5	8,5	7,0	17,7
Equipos / útiles	64,0	32,1	26,4	42,3	2,7	7,7	4,3	16,0
Condiciones del puesto	63,2	37,1	24,8	37,0	3,1	8,3	5,8	16,3
Prevención de riesgos	60,1	29,3	26,4	38,8	4,3	10,3	5,0	18,6

Base: Total de conductores

Analizando de forma independiente las respuestas de los conductores asalariados, los distintos aspectos relacionados con la participación en la empresa varían según el aspecto estudiado:

La *"revisión de la calidad de su trabajo"* (38,6%) es el aspecto en el que hay un mayor número de conductores asalariados que manifiestan que "sí se tenían en cuenta sus opiniones o sugerencias".

La *"introducción de cambios"* (46,6%) es el aspecto en el que un mayor número de conductores asalariados manifiesta que "no se tenían en cuenta sus opiniones o sugerencias".

Los menores niveles de participación "no hago sugerencias" y de consulta "no me preguntan" se dieron con respecto a las actividades para la *"prevención de riesgos laborales"* (10,3% y 18,6% respectivamente).

Conclusiones

- Más de la mitad de los trabajadores (65,7%) "nunca" puede modificar uno o varios de estos aspectos: el "*orden de las tareas*", el "*método de trabajo*", el "*ritmo de trabajo*" y la "*distribución o duración de las pausas*".
- La menor autonomía corresponde a conductores asalariados, conductores de servicios internacionales y aquellos que trabajan en centros de entre 50 y 249 trabajadores.
- Las actividades de prevención de riesgos laborales constituyen el aspecto sobre el que el nivel y posibilidad de participación de los conductores son menores con respecto a otros aspectos de la participación del trabajador en la empresa.
- Los aspectos en los que las opiniones y sugerencias de los conductores son tenidas en cuenta más frecuentemente, cuando éstas se producen, son: la "*revisión de la calidad de su trabajo*" y la "*planificación y organización del trabajo*".

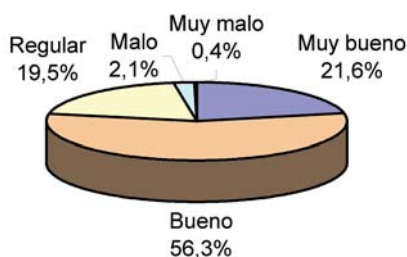
12 DAÑOS A LA SALUD

Los daños a la salud se analizan de acuerdo a cinco indicadores: estado de salud percibida, accidentes de trabajo, demanda sanitaria, consumo de medicamentos y limitación de la actividad laboral.

12.1. SALUD PERCIBIDA

El 56,3% de los conductores percibe su estado de salud como "bueno", el 21,6% "muy bueno", el 19,5% como "regular", el 2,1% lo califica de "malo" y el 0,4% de "muy malo".

■ **Gráfico 32.** Distribución de los conductores según la percepción de su estado de salud



Base: Total de conductores

La prevalencia para el estado de salud "muy bueno/bueno" disminuye progresivamente a medida que aumenta la edad aumentado, de forma paralela, la prevalencia del estado de salud "regular."

La prevalencia para el estado de salud "malo/muy malo" es de 2,4% para los conductores de entre 27 y 42 años. En el grupo de edad de entre 43-52 años se alcanza la

mayor prevalencia (3,1%) para posteriormente disminuir y alcanzar el valor más bajo entre los conductores de 53 y 62 años (1,6%) (Tabla 44).

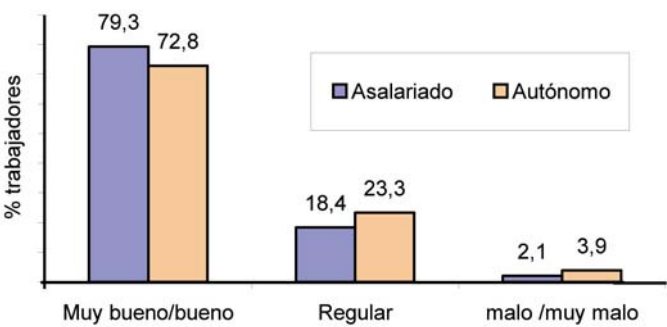
■ **Tabla 44.** Percepción del estado de salud por grupos de edad

Datos en %	grupos de edad			
	23-32años	33-42años	43-52años	53-62años
Muy bueno/bueno	82,3	78,5	74,2	73,0
Regular	15,3	19,1	22,7	25,4
Muy malo/malo	2,4	2,4	3,1	1,6

Base: Total de trabajadores

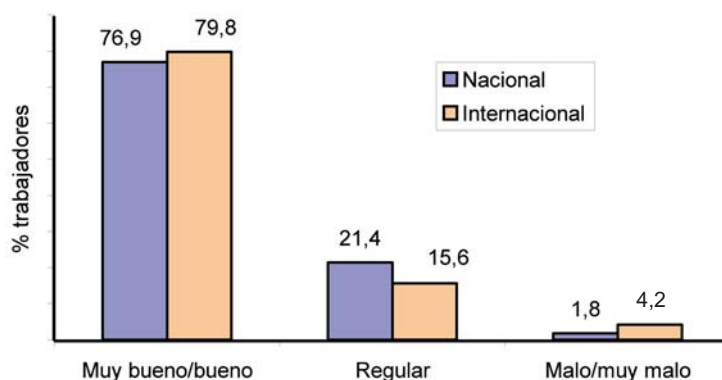
Atendiendo a la situación laboral, la prevalencia más alta de percepción negativa del estado de salud, tanto "regular" como "mala/muy mala", corresponde a los conductores autónomos (Gráfico 33).

■ **Gráfico 33.** Percepción del estado de salud por situación laboral



Base: Total de trabajadores

Respecto al tipo de servicio, la prevalencia más alta de percepción del estado de salud "mala/muy mala" corresponde a conductores que realizan trayectos internacionales (4,2% frente a 1,8%), mientras que la percepción "regular" es mayor entre los conductores con trayectos nacionales (21,4%) (Gráfico 34).

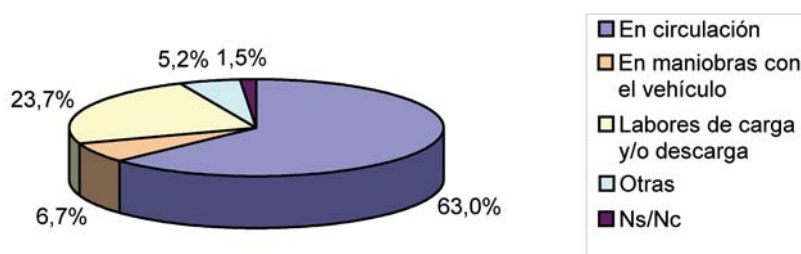
■ **Gráfico 34.** Percepción del estado de salud por tipo de servicio

Base: Total de trabajadores

12.2. ACCIDENTES DE TRABAJO

El 12% de los conductores manifiesta haber tenido algún accidente de trabajo en los dos últimos años.

Del total de accidentes, el 63% se produjo en "circulación", el 23,7% en "labores de carga y descarga", el 6,7% en "maniobras con el vehículo" y el 5,2% por "otras causas" no recogidas en el cuestionario.

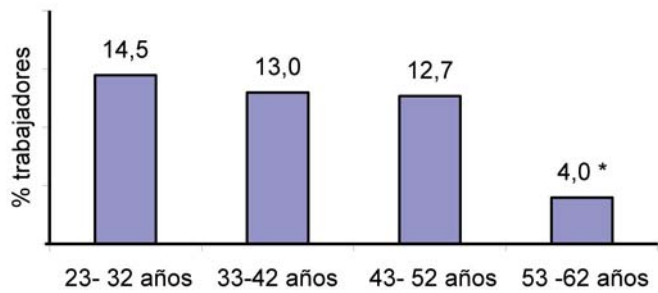
■ **Gráfico 35.** Distribución de accidentes de trabajo según situación

Base: Conductores que han sufrido un accidente de trabajo en los dos últimos años

La prevalencia del accidente fue superior en los conductores del grupo de edad de entre 23 y 32 años (14,5%) disminuyendo progresivamente la frecuencia de accidentes a medida que aumenta la edad.

El análisis estadístico, refleja una diferencia significativa en la distribución del número de accidentes respecto a la edad ($p<0,05$).

■ **Gráfico 36.** Distribución de accidentes de trabajo según grupos de edad



Base: Conductores que han sufrido un accidente de trabajo en los dos últimos años
(*) indica diferencias estadísticamente significativas

Si analizamos la situación del accidente en cada grupo de edad (Tabla 49) observamos el mismo patrón de prevalencia para las distintas situaciones entre los conductores de 23 y 52 años, predominando los accidentes de “circulación”, seguido de accidentes en “labores de carga y descarga” y finalmente en “maniobras con el vehículo”. En los conductores de entre 53 y 62 años los accidentes más prevalentes se dan en “labores de carga y descarga” (40%).

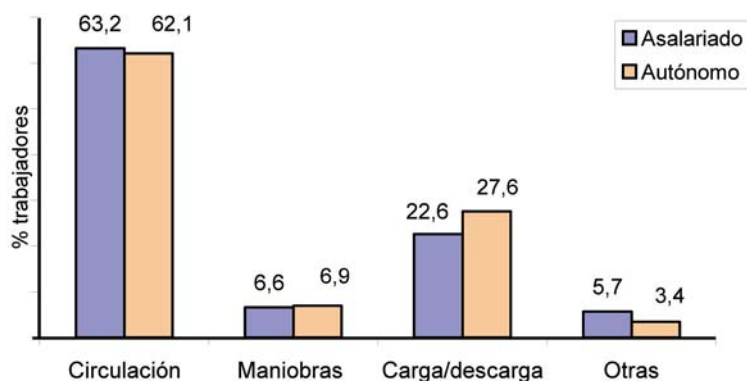
■ **Tabla 45.** Distribución de accidentes de trabajo según situación por grupos de edad

Datos en %	23-32 años	33-42 años	43-52 años	53-62 años
En circulación	75,0	60,0	60,6	20,0
En maniobras con el vehículo	2,8	8,3	6,1	20,0
Labores de carga y/o descarga	19,4	23,3	27,3	40,0
Otras	2,8	5,0	6,1	20,0
Ns/nc	0	2	0	0
Total	100	100	100	100

Base: Total de conductores que han sufrido un accidente de trabajo en los dos últimos años

Por situación laboral, la prevalencia de accidentes es muy similar (12,2% en asalariados y 11,2% en autónomos), así como la situación en la que se producen. No obstante, conviene destacar que los accidentes en "labores de carga y descarga" son más frecuentes en autónomos (27,6%) que asalariados (22,6%) (Gráfico 37).

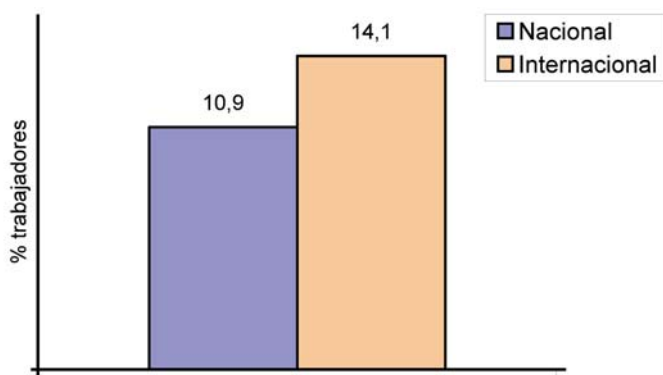
■ **Gráfico 37.** Distribución de accidentes de trabajo según situación por situación laboral



Base: Conductores que han sufrido un accidente de trabajo en los dos últimos años

Por tipo de servicio, la prevalencia más alta de accidentes de trabajo en los últimos dos años se da entre los conductores que realizan trayectos internacionales (14,1% frente a 10,9% en conductores con servicio nacional), aunque esta diferencia no es estadísticamente significativa ($p > 0,05$) (Gráfico 38).

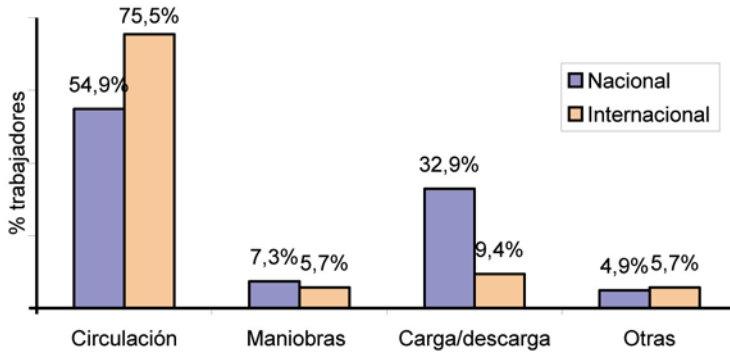
■ **Gráfico 38.** Distribución de accidentes de trabajo según tipo de servicio



Base: Total de conductores

La distribución de situaciones en las que se produce el accidentes es similar en ambos tipos de trayectos, aunque las prevalencias indican que los accidentes de "circulación" son más frecuentes en conductores con servicios internacionales (75,5%) y los producidos en "labores de carga y descarga" son más frecuentes en trayectos nacionales (32,9%) (Gráfico 39).

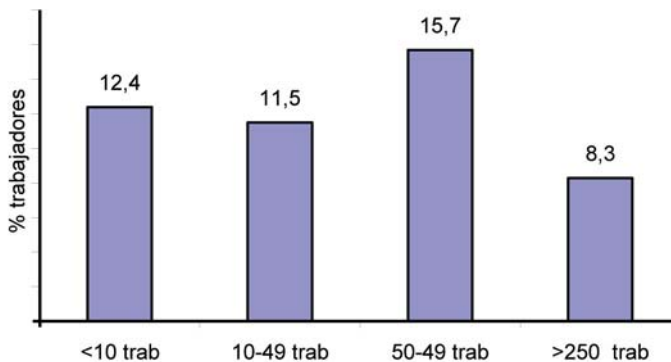
■ **Gráfico 39.** Distribución de accidentes de trabajo según situación por tipo de servicio



Base: Total de conductores que han sufrido un accidente de trabajo en los dos últimos años

Atendiendo al tamaño de plantilla, en el Gráfico 40 podemos apreciar que la prevalencia mayor para los accidentes de trabajo se da en empresas de entre 50 y 249 trabajadores en las que los accidentes de "circulación" alcanzan la máxima prevalencia (68,4%). El menor número de accidentes se registra en las grandes empresas (8,3%).

■ **Gráfico 40.** Distribución de accidentes de trabajo según tamaño de plantilla



Base: Conductores asalariados

Por tipo de accidente, los ocurridos en “maniobras con el vehículo” son más prevalentes en la pequeña empresa (9,5%) y en los centros de entre 10 y 49 el 26,3% de los accidentes se debe a “labores de carga y descarga”.

■ **Tabla 46.** Distribución de accidentes de trabajo según situación por tamaño de plantilla

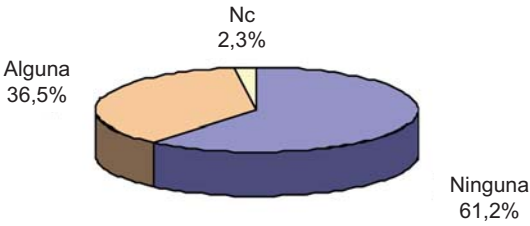
Datos en %	<10	10-49	50-249	>250
En circulación	66,7	55,3	68,4	50,0
En maniobras con el vehículo	9,5	5,3	5,3	0,0
Labores de carga y/o descarga	21,4	26,3	15,8	50,0
Otras	2,4	7,9	10,5	0,0
Ns/Nc	0,0	5,3	0,0	0,0
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Base: Conductores asalariados que han sufrido un accidente de trabajo en los dos últimos años

12.3. DEMANDA DE CONSULTA MEDICA Y CONSULTA MEDICA ATRIBUIBLE AL TRABAJO

Un 34,2% de los conductores ha consultado a un médico por un problema, molestia o enfermedad durante el último año. De entre ellos, la proporción de conductores que fueron al médico por motivos atribuibles al trabajo fue del 36,5%.

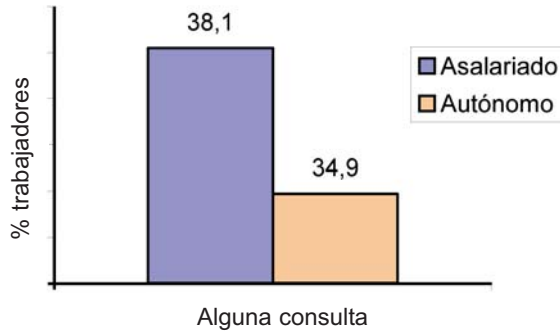
■ **Gráfico 41.** Proporción de consultas médicas atribuibles al trabajo



Base: Conductores que han acudido al médico en el último año.

Atendiendo a la situación laboral, la proporción de consultas médicas en asalariados y autónomos es muy similar (34,6% y 33,7% respectivamente). Ahora bien, en asalariados se da una mayor prevalencia de consultas médicas relacionadas con el trabajo (38,1% frente al 34,9% autónomos) aunque estas diferencias no son estadísticamente significativas ($p>0,05$).

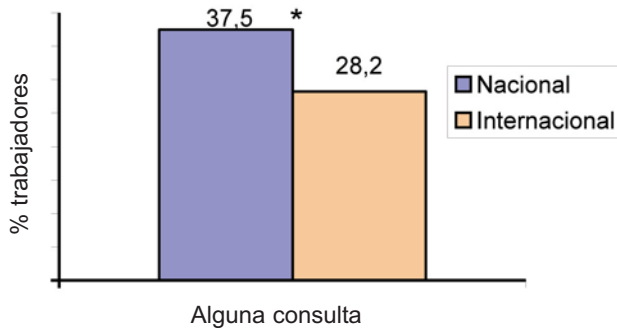
■ **Gráfico 42.** Proporción de consultas médicas *atribuidas al trabajo* según situación laboral



Base: Conductores que han acudido al médico en el último año.

Por tipo de servicio, el número de visitas médicas es significativamente mayor en conductores de trayectos nacionales (37,5%) que internacionales (28,2%) (Gráfico 43).

■ **Gráfico 43.** Proporción de consultas médicas según tipo de servicio

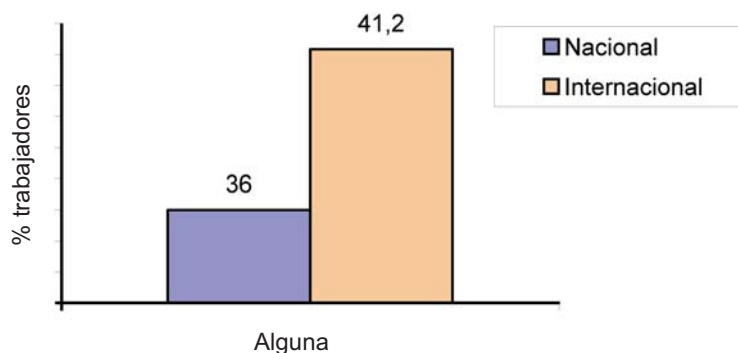


Base: Total de conductores.

(*) indica diferencias estadísticamente significativas

No obstante, aunque no se aprecien diferencias estadísticamente significativas, los conductores de trayectos internacionales atribuyen con mayor frecuencia que los conductores de trayectos nacionales las consultas a las condiciones de trabajo (41,2% en internacionales frente a 36% en nacionales).

■ **Gráfico 44.** Proporción de consultas médicas *atribuidas al trabajo* según tipo de servicio



Base: Conductores que han acudido al médico en el último año.

El motivo más frecuente de consulta médica relacionada con el trabajo (Tabla 47) es el "*dolor de espalda*" (38,3%) seguida del "*dolor de cuello*" (17,7%). Otras causas de consultas médicas atribuibles al trabajo señaladas por los conductores, fueron:

- Dolor miembro inferior (cadera, muslo, rodilla, pierna, tobillo, pie) y esguince, luxación, fractura o desgarro muscular (9,2%).
- Alteraciones gastrointestinales (gastritis, úlcera, malas digestiones, diarrea, estreñimiento, dolor abdominal) 7,1%.
- Estrés, depresión y alteraciones del sueño, 5,7%.
- Heridas por cortes, pinchazos, golpes y proyecciones, 4,3%.
- Las infecciones del aparato respiratorio, 3,5%.
- Enfermedades de las venas (varices, hemorroides, trombosis), 2,1%.

■ **Tabla 47.** Distribución de los trabajadores que han consultado al médico por un problema de salud atribuible al trabajo según motivo de consulta

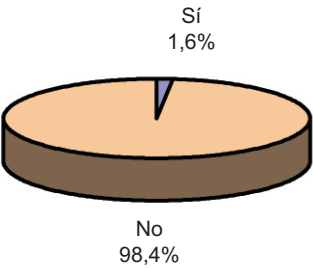
	Datos en %
Dolor espalda	38,3
Dolor cuello	17,7
Dolor en miembro inferior	9,2
Esguince, luxación, fractura o desgarro muscular	9,2
Alteraciones gastrointestinales	7,1
Estrés Depresión Alteraciones del sueño	5,7%
Dolor en miembro superior	5,0
Heridas por cortes, pinchazos, golpes y proyecciones	4,3%
Alteraciones de la visión o fatiga visual	4,3
Infecciones respiratorias	3,5
Dolor de cabeza	3,5
Enfermedades de las venas	2,1
Enfermedades renales y vías urinarias	2,1
Alergias	1,4
Hernia de disco	0,7
Enfermedades de corazón	0,7
Otras enfermedades respiratorias	0,7
Enfermedades de la piel	0,7
Disminución de la audición	0,7
Vértigos o mareos	0,7

Base: conductores que acuden a consulta por un problema de salud atribuido al trabajo

12.4. REDUCCIÓN O LIMITACIÓN DE LA ACTIVIDAD LABORAL POR PROBLEMA DE SALUD

La prevalencia de limitación de la actividad laboral por problemas de salud fue de un 1,6%, no apreciándose diferencias por tipo de servicio ni situación laboral.

■ **Gráfico 45.** Distribucion de los trabajadores según la limitación de la actividad por problemas de salud



Base: Total de conductores

El 35,3% de los conductores manifiestan “*otras causas*” como motivo de la limitación de la actividad, seguido en frecuencia de los “*dolores de huesos, columna o articulaciones*” que suponen el 29,4%.

■ **Tabla 48.** Causas más frecuentes de limitación de la actividad

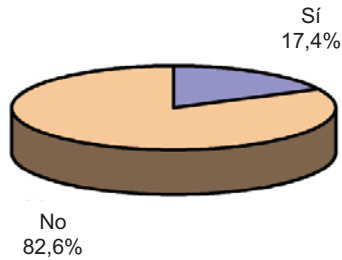
	Datos en %
Otras causas	35,3
Dolor de huesos, de columna o de las articulaciones	29,4
Problemas de garganta, tos, catarro o gripe	5,9
Ronchas, picor, alergias	5,9
Problemas con los dientes o encías	5,9
Mareos o vahídos	5,9
Ahogo, dificultad para respirar	5,9
Cansancio sin razón aparente	5,9

Base: Conductores que han limitado su actividad en las últimas dos semanas por problema de salud
Pregunta de respuesta múltiple

12.5. CONSUMO DE MEDICAMENTOS

El 17% de los conductores manifiesta haber consumido algún tipo de medicamento en las dos semanas previas a la entrevista (Gráfico 46).

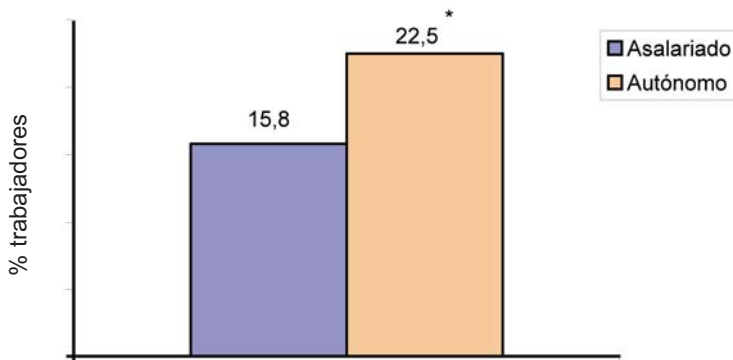
■ **Gráfico 46.** Distribución del consumo de medicamentos



Base: total de conductores

En consumo de medicamentos es significativamente más frecuente en conductores autónomos (22,5%) que asalariados (15,8%).

■ **Gráfico 47.** Consumo de medicamentos según situación laboral

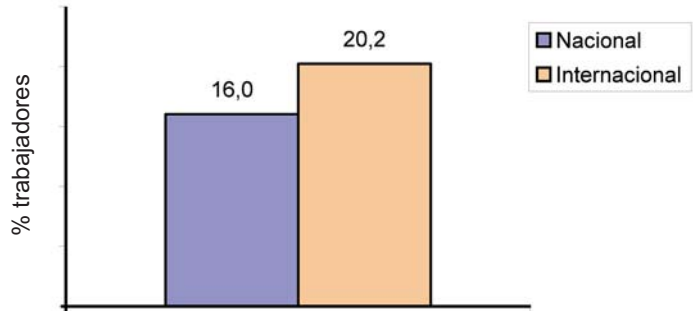


Base: total de conductores

(*) indica diferencias estadísticamente significativas

Por tipo de servicio (Gráfico 48), el 20,2% de los conductores con trayectos internacionales consumen medicamentos frente al 16,2% de los conductores con servicios nacionales aunque, estadísticamente, no se aprecian diferencias significativas.

■ **Gráfico 48.** Consumo de medicamentos según tipo de servicio



Base: total de conductores

En el perfil de consumo de medicamentos, en los conductores predomina claramente el consumo de analgésicos (35,2%) y antigripales (18,9%) frente a otro tipo de medicamento.

■ **Tabla 49.** Perfil de consumo de medicamentos

	(%)
Medicinas para el dolor y/o para bajar la fiebre	35,2
Medicina para el catarro, gripe, garganta, bronquios	18,9
Medicinas para la tensión arterial	12,2
Medicinas para alteraciones digestivas	7,1
Medicamentos para la diabetes	5,6
Medicamentos para la alergia	4,6
Otros	4,6
Antibióticos	4,1
Medicinas para el corazón	4,1
Medicamentos para bajar el colesterol	4,1
Reconstituyentes como vitaminas, minerales, tónicos	3,1
Tranquilizantes, relajantes pastillas para dormir	3,1
Medicinas para el reuma	0,5
Antidepresivos, estimulantes	0,5
Ns/Nc	0,5

Base: 196 conductores que consumen medicamentos
Pregunta de respuesta múltiple

Conclusiones

- El 56,2% de los encuestados percibe su estado de salud como "bueno", el 21,6% "muy bueno", el 19,5% como "regular", el 2,1% lo califica de "malo" y el 0,4% de "muy malo".
- La peor percepción del estado de salud corresponde a conductores autónomos y aquellos que realizan trayectos internacionales.
- Un 12% de los conductores tuvo algún accidente de trabajo en los dos últimos años, de los cuales el 67% ocurrieron en "circulación" y un 22,5% en "labores de carga y descarga".
- Las accidentes de trabajo disminuyen progresivamente y de forma significativa a medida que aumenta la edad de los conductores.
- Los accidentes de "circulación" son más prevalentes en trabajadores de 23 a 32 años (75%), asalariados (63,2%), conductores con servicios internacionales (75,5%) y aquellos pertenecientes a centros de entre 50 y 249 trabajadores (68,4%).
- Los accidentes en "labores de carga y descarga" son menos frecuentes y presentan un perfil diferente siendo más prevalentes en conductores de entre 53 y 62 años (40%), autónomos (27,6%), conductores con servicios nacionales (32,9%) y trabajadores de empresas pequeñas (9,5%).
- El 34,2% de los conductores ha consultado a un médico por un problema, molestia o enfermedad durante el último año. De entre ellos, la proporción de conductores que acudió al médico por motivos atribuibles al trabajo fue del 36,5%.
- El motivo más frecuente de consulta médica relacionada con el trabajo es el "dolor de espalda" (38,3%), seguida del "dolor de cuello" (17,7%).
- Un 1,6% de los conductores ha limitado su actividad laboral por problemas de salud en las dos semanas previas a la entrevista y el motivo más frecuente ha sido el "dolor de huesos, columna o articulaciones" que suponen el 29,4%.
- El 17% de los conductores consume algún tipo de medicamento y este es significativamente más frecuente entre conductores autónomos (22,5%) que asalariados (15,8%).
- Los conductores consumen con mayor frecuencia analgésicos (35,2%), seguido de antigripales (18,9%).
- El consumo de analgésicos puede interpretarse como estimador indirecto de la importancia de las molestias músculo esqueléticas entre conductores.

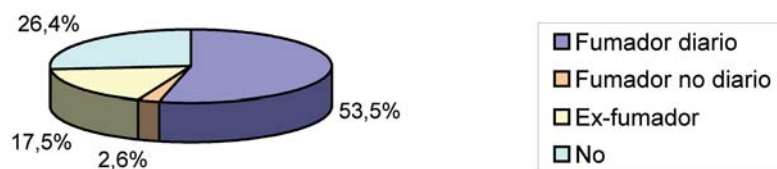
13 HÁBITOS DE SALUD

En este apartado nos centraremos exclusivamente en el hábito tabáquico y en las horas de sueño de los conductores.

13.1. CONSUMO DE TABACO

El 53,5% de los conductores son fumadores diarios de cigarrillos de los cuales el 75% fuman más de 15 cigarrillos al día.

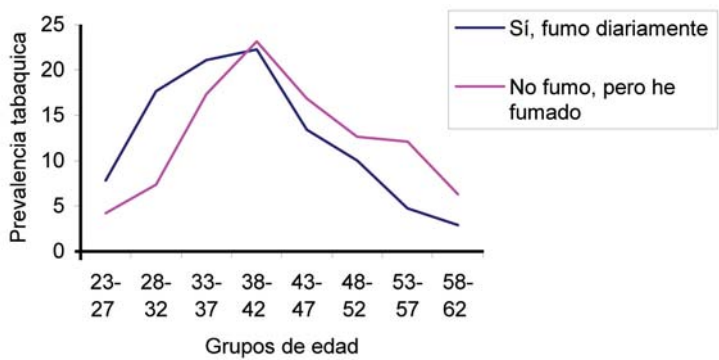
■ **Gráfico 49.** Distribución de conductores según hábito tabáquico



Base: total de conductores

El 43,4% de los conductores que fuman a diario tiene una edad comprendida entre los 33 y los 42 años. Por encima de esta edad disminuye el hábito tabáquico (Gráfico 50).

■ **Gráfico 50.** Prevalencia de conductores fumadores a diario y exfumadores por grupos de edad



Base: total de conductores

13.2. HORAS DE SUEÑO

Los conductores manifiestan dormir al día una media de 8,18h. Por situación laboral, no se observan diferencias significativas entre asalariados y autónomos aunque estos últimos, tienen una media de horas de sueño al día discretamente inferior a los conductores asalariados (Tabla 50).

■ **Tabla 50.** Media de horas de sueño/día según situación laboral

Tipo de servicio	Media	T-test
Asalariado	8,2305	p<0,05
Autónomo	8,0695	

Base: Total de conductores

Donde sí se aprecian diferencias significativas en las horas diarias de sueño es entre conductores de trayectos nacionales e internacionales. Son estos últimos los que manifiestan dormir una media de horas al día significativamente superior a los conductores con servicios nacionales (Tabla 51).

■ **Tabla 51.** Media de horas de sueño/día según servicio

Tipo de servicio	Media	T-test
Nacional	7,9989	P<0,05
Internacional	8,5783	

Base: Total de conductores

Conclusiones

- El 53,5% de los conductores son fumadores diarios de cigarrillos de los cuales el 75% fuman más de 15 cigarrillos al día.
- La media de horas de sueño al día es de 8,2h, siendo los conductores de trayectos nacionales los que manifiestan dormir menos.

14

CONCILIACIÓN DE LA VIDA LABORAL Y FAMILIAR

Los indicadores que se han tenido en cuenta en este apartado han sido: las noches que los conductores pasan fuera de su domicilio por motivos de trabajo, trabajar en fin de semana y festivos y la interferencia del trabajo de conducción sobre la Vida Familiar, Social y Ocio del conductor.

Los acuerdos sobre el horario de trabajo y la conciliación de la vida familiar y laboral son cuestiones que ocupan un lugar destacado en las acciones normativas de la Unión Europea.

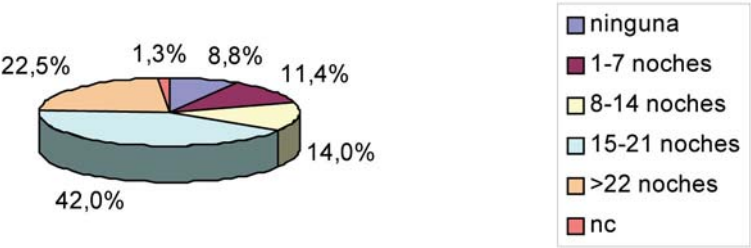
Los acuerdos sobre el horario de trabajo pueden influir de forma significativa en la eficiencia, productividad y competitividad de las empresas y, fundamentalmente en la salud, el bienestar y la motivación de los empleados.

14.1. DORMIR FUERA DE CASA

Los datos de la encuesta revelan que los conductores suelen dormir una media de 15,17 ($\pm 0,51$) noches al mes fuera de casa.

El 8,8% de los conductores manifiesta dormir siempre en su casa frente a un 42,0% cuyo trabajo le obliga a dormir fuera de casa una media de entre 15 y 21 noches al mes y un 22,5% que supera las 22 noches mensuales (Gráfico 51).

■ **Gráfico 51.** Noches/mes que pasa fuera de casa por trabajo



Base: Total de conductores

La media de noches al mes fuera de casa es significativamente mayor entre los conductores asalariados (15,5 noches) (Tabla 52) y entre aquellos que realizan servicios internacionales (20,38 noches) (Tabla 53).

■ **Tabla 52.** Noches/mes fuera de casa según situación laboral

Situación laboral	Media	T-test
Asalariado	13,89	p<0,05
Autónomo	15,55	

Base: total de conductores

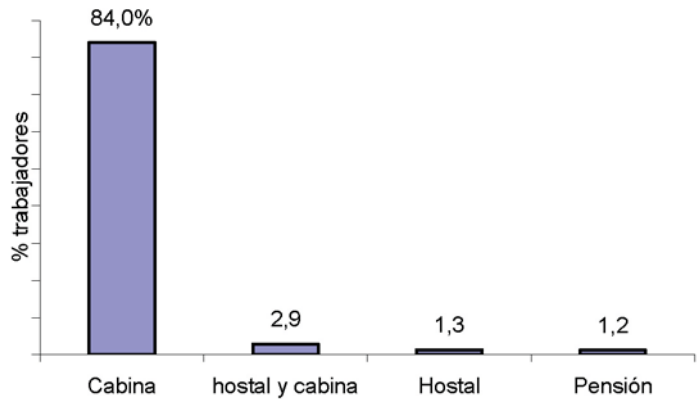
■ **Tabla 53.** Noches/mes fuera de casa según tipo de servicio

Tipo de servicio	Media	T-test
Nacional	12,56	P<0,05
Internacional	20,38	

Base: total de conductores

Los conductores que por causas del trabajo duermen fuera de casa lo hacen principalmente en la "cabina de su vehículo" (84%).

■ **Gráfico 52.** Lugares mas frecuentes para dormir fuera de casa



Base: total de conductores

14.2. TRABAJO FIN DE SEMANA O FESTIVOS

El 46,2 % de los conductores "nunca" trabaja los sábados en actividades relacionadas con el transporte y el 48,4% "nunca" en domingos o festivos. El 15,7% de los conductores señala que debe trabajar "siempre" o "frecuentemente" los sábados y el 15,5% los domingos y días festivos (Tabla 54).

■ **Tabla 54.** Distribución de los conductores según si trabajan en...

Datos en %	Sábados	Domingos o festivos
Siempre o casi siempre	6,7	7,1
Frecuentemente	9	8,4
Algunas veces	37,1	34,8
Nunca	46,2	48,4
Nc	0,9	1,3
Total	100	100

Base: Total de conductores

Los conductores asalariados son los que en mayor medida declaran trabajar sábados y domingos. De esta forma, el 17,0 % de los asalariados trabaja "siempre" o "frecuentemente" los sábados frente al 11,6% de los autónomos y un 16,6% lo hace en domingos y festivos frente a 11,9% de los autónomos (Tabla 55).

■ **Tabla 55.** Distribución de los conductores asalariados y autónomos según si trabajan ...

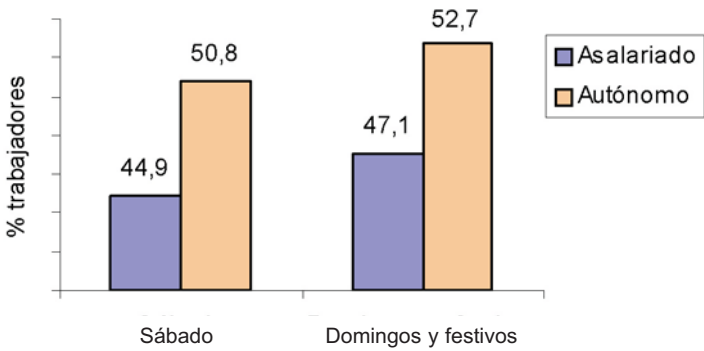
Datos en %	Sábados		Domingos y festivos	
	Asalariado	Autónomo	Asalariado	Autónomo
Siempre o casi siempre	7,8	3,1	7,5	5,8
Frecuentemente	9,2	8,5	9,1	6,2
Algunas veces	37,4	36,0	35,4	32,9
Nunca	44,9	50,8*	47,1	52,7
Nc	0,7	1,6	1,0	2,3
Total	100	100	100	100

Base: Total de conductores

(*) Indica diferencias estadísticamente significativas

El 44,9% de los asalariados "nunca" trabaja en sábados frente al 50,8% de los autónomos y un 47,1% "nunca" en domingos y festivos frente al 52,7% de los autónomos (Gráfico 53).

■ **Gráfico 53.** Conductores por tipo de servicio que **nunca** trabajan en ...



Base: Total de conductores

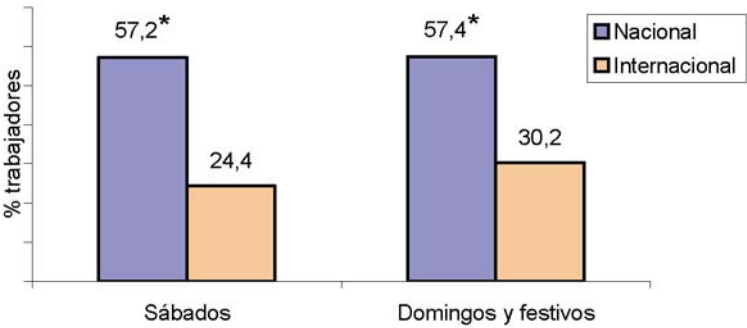
El servicio internacional implica en mayor media trabajar sábados y domingos. Tan solo un 24% de los conductores con trayecto internacional manifiesta no trabajar "nunca" los sábados frente al 57,2% de los nacionales y un 30,2% "nunca" trabaja los domingos y festivos frente al 57,4% del servicio nacional (Tabla 56 y Gráfico 54).

■ **Tabla 56.** Distribución de los conductores por tipo de trayecto según si trabajan ...

Datos en %	Sábados		Domingos y festivos	
	Nacional	Internacional	Nacional	Internacional
Siempre o casi siempre	3,6	13,0	4,4	12,5
Frecuentemente	4,8	17,5	4,8	15,6
Algunas veces	33,8	43,8	31,9	40,6
Nunca	57,2	24,4	57,4	30,2
Nc	0,7	1,3	1,5	1,1
Total	100	100	100	100

Base: Total de conductores

■ **Gráfico 54.** Distribución de los conductores por tipo de trayecto que han señalado no trabajar *nunca* en...



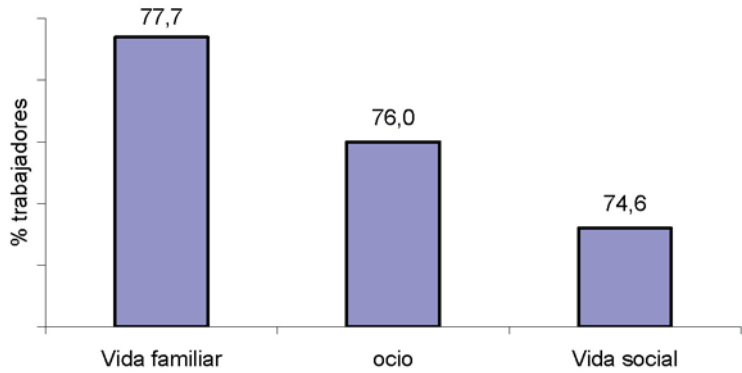
Base: Total de conductores

(*) indica diferencias estadísticamente significativas

14.3. INTERFERENCIA DE LA VIDA FAMILIAR Y LABORAL

Los datos de la encuesta revelan que los conductores perciben una alta interferencia de su trabajo en la "Vida familiar", "Social" y de "Ocio", superior al 70% en todos los casos.

■ **Gráfico 55.** Distribución de los conductores cuyo trabajo interfiere en alguna medida en...



Base: Total de conductores

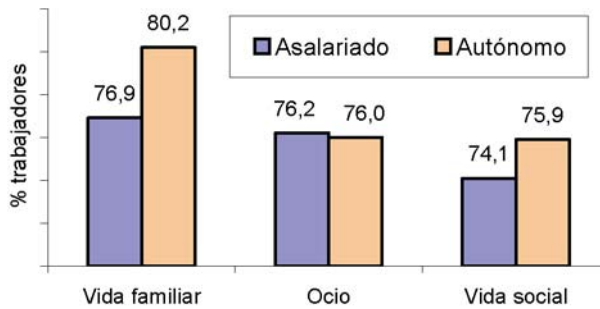
Si bien sobre todos los aspectos analizados la frecuencia de queja es similar, la influencia o interferencia con la "Vida Familiar" es el aspecto percibido como más molesto por los conductores (77,6%) siendo además, el que recibe una valoración más grave. El 51,1% de los conductores manifiestan que su trabajo influye en su "Vida Familiar" "Bastante" o "Mucho" (Tabla 57).

■ **Tabla 57.** Grado de interferencia del trabajo en la vida...

Datos en %	Vida familiar	Vida social	Ocio
Nada	22,1	25,0	22,8
Poco	13,0	15,4	15,5
Regular	13,6	15,1	13,8
Bastante	22,9	22,9	24,4
Mucho	28,2	21,2	22,3
Nc	0,3	0,4	1,2
Total	100,0	100,0	100,0

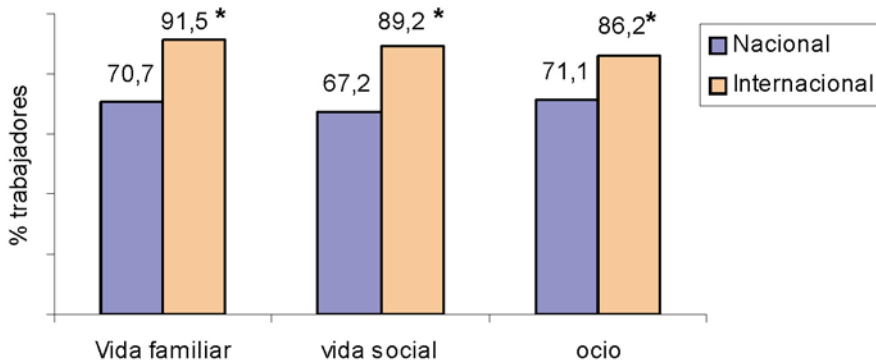
Base: Total de conductores

Por situación laboral, los conductores autónomos perciben más interferencias en la "Vida familiar" (80,2%) y "Social" (75,9%) que los asalariados (76,9% y 74,1% respectivamente), aunque estas diferencias no son estadísticamente significativas (Gráfico 56).

■ **Gráfico 56.** Interferencia del trabajo según situación laboral

Base: Total de conductores

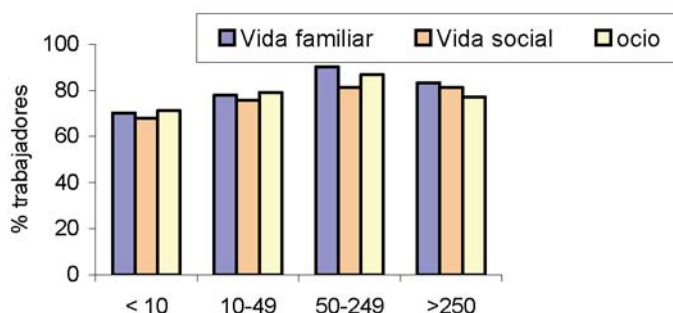
Por tipo de servicio, los conductores de transporte internacional manifiestan de forma significativa peores indicadores en todos los aspectos: *"familiar"* (91,5%), *"social"* (89,2%) y *"ocio"* (86,2%) (Gráfico 57).

■ **Gráfico 57.** Interferencia del trabajo según tipo de servicio

Base: total de conductores

(*) indica diferencias estadísticamente significativas

Si nos atenemos al tamaño del centro en el que trabaja el conductor se observa una mayor interferencia en la *"Vida familiar"*, *"Social"* y *"Ocio"* entre aquellos que pertenecen a empresas con una plantilla comprendida entre 50 y 249 trabajadores (Gráfico 58).

■ **Gráfico 58.** Interferencia del trabajo según tamaño de plantilla

Base: Conductores asalariados

Conclusiones

- Los datos de la encuesta revelan que los conductores duermen una media de 15,2 noches al mes fuera de casa.
- El número de noches fuera de casa por motivos relacionados con el trabajo de la conducción es significativamente mayor entre conductores asalariados y entre aquellos que realizan servicios de tipo internacional.
- Los conductores que por causas del trabajo duermen fuera de casa, lo hacen principalmente en la cabina de su vehículo (84%).
- El 15,7% de los conductores señala que debe trabajar siempre o frecuentemente los sábados y el 15,5% los domingos y días festivos.
- En el estudio de la influencia del trabajo sobre la vida familiar, social u ocio, la influencia en la "Vida Familiar" es el aspecto percibido como más molesto por los conductores (77,6%).
- La interferencia del trabajo en la "Vida Familiar", "Social" y el "Ocio" es significativamente mayor en conductores con servicios internacionales y no se aprecian diferencias estadísticas por situación laboral.

15

SATISFACCIÓN EN EL TRABAJO

En este apartado se valora la percepción del conductor sobre la influencia de la edad en la seguridad al volante y los aspectos más gratificantes o desagradables de su profesión.

15.1. INFLUENCIA DE LA EDAD EN LA SEGURIDAD DE LA CONDUCCIÓN

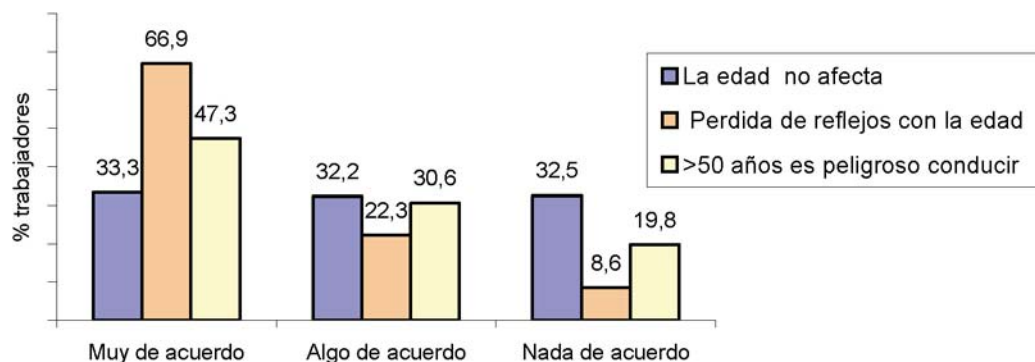
Para conocer la percepción de los conductores sobre la posible influencia de la edad en la seguridad en la conducción se realizó una pregunta a los conductores sobre su grado de acuerdo con las siguientes afirmaciones:

- *La edad no afecta a la conducción, lo importante es la experiencia.*
- *Con la edad se pierden los reflejos.*
- *A partir de los 50 años, dadas las exigencias de la actividad de transporte es peligroso seguir conduciendo.*

De los tres aspectos estudiados, el mayor nivel de acuerdo entre conductores se da entorno a la afirmación de *"Con la edad se produce una pérdida de reflejos"*. Un 66,9% de los conductores está "Muy de acuerdo" con esta afirmación.

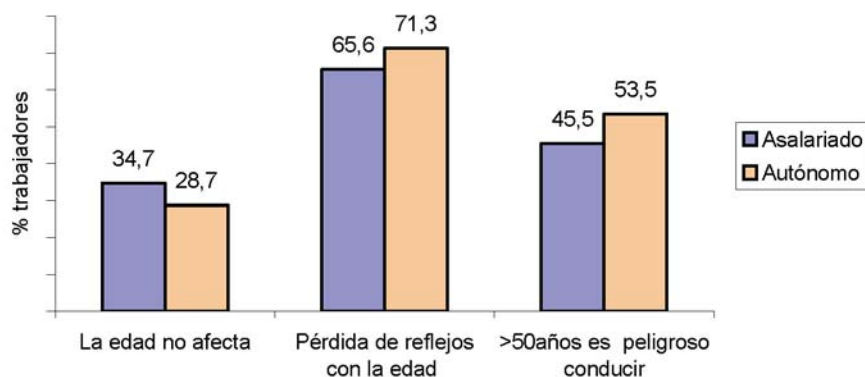
El 47,3% de los conductores manifiesta estar "Muy de acuerdo" con la afirmación de *"A partir de los cincuenta años más o menos, dadas las exigencias de la actividad del transporte, es peligroso que se siga conduciendo"*.

La afirmación de *"la edad no afecta en nada a la seguridad, lo importante es la experiencia del conductor"*, es la que registra un nivel de acuerdo menor. El 33,3% de conductores está de acuerdo con esta afirmación (Gráfico 59).

■ **Gráfico 59.** Influencia de la edad en la conducción

Base: Total de conductores

Por situación laboral, los autónomos manifiestan con mayor frecuencia que los conductores asalariados estar "Muy de acuerdo" con las afirmaciones: "con la edad se pierden los reflejos" (71,3%) y "A partir de los 50 años es peligroso que se siga conduciendo" (53,5%) (Gráfico 60).

■ **Gráfico 60.** Influencia de la edad en la conducción según situación laboral (muy de acuerdo)

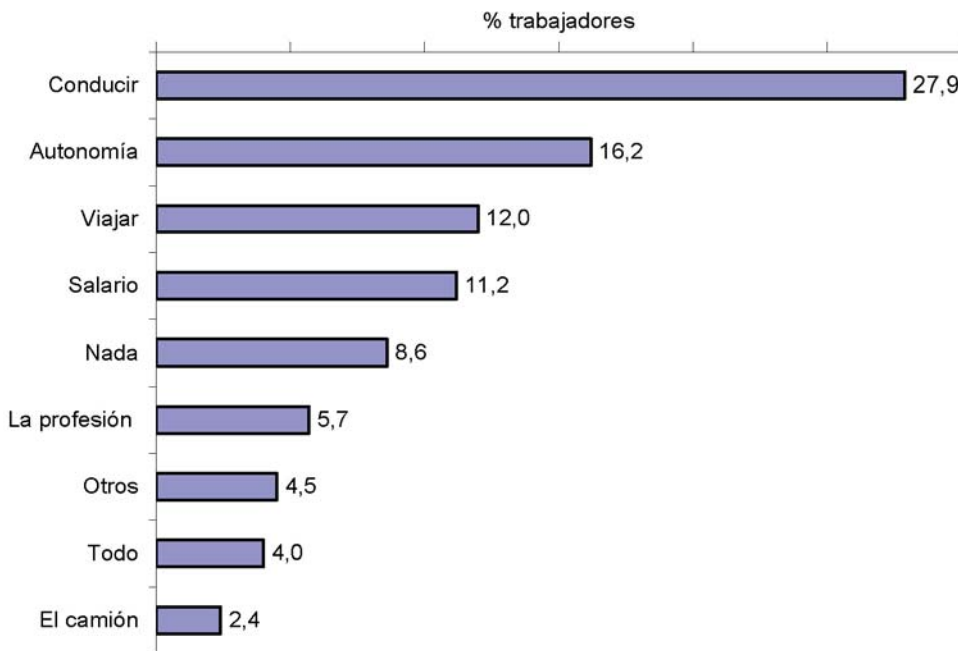
Base: Total de conductores

15.2. SATISFACCIÓN CON LA PROFESIÓN

Los aspectos considerados por los conductores como más satisfactorios y los menos agradables de su profesión se valoraron mediante una pregunta abierta.

Como aspectos gratificantes destacan, en primer lugar, la *"satisfacción por la propia conducción"* (27,9%), seguida de la *"autonomía e independencia"* (16,2%), *"Viajar y conocer nuevos sitios"* (12%) y el *"salario"* (11,2%) (Gráfico 61).

■ Gráfico 61. Aspectos de satisfacción con la profesión



Base: Total de conductores

En relación con los aspectos más negativos de la profesión destaca en primer lugar la *"interferencia con la vida familia"* (23,9%), seguido por el *"tiempo de espera en cargas o descargas"* (15,8%) y *"las (malas) relaciones interpersonales dentro de la profesión"* (7,2%) (Gráfico 62).

■ **Gráfico 62.** Aspectos negativos de la conducción

Base: Total de conductores

Conclusiones

- El 66,9% de los conductores están "muy de acuerdo" en que "Con la edad se produce una pérdida de reflejos", y un 47,3% de los conductores manifiesta estar "Muy de acuerdo" con la afirmación de "A partir de los cincuenta años más o menos, dadas las exigencias de la actividad del transporte, es peligroso que se siga conduciendo". La frecuencia de estas afirmaciones es mayor en autónomos.
- Los aspectos más gratificantes de la profesión señalados por los conductores son "la propia conducción" (27,9%), la "autonomía e independencia" (16,2%) y "Viajar y conocer nuevos sitios" (12%).
- Entre los aspectos más negativos de la profesión destacan la "interferencia con la vida familia" (23,9%), seguido por el "tiempo de espera en cargas o descargas" (15,8%) y "las (malas) relaciones interpersonales dentro de la profesión" (7,2%).

16

PERCEPCIÓN DE LAS CONDICIONES DE TRABAJO

En este apartado se analizan 14 indicadores de condiciones de trabajo en conductores que responden a aspectos organizativos, psicosociales, ergonómicos, del entorno físico, exposición a contaminantes y riesgo de accidente.

Se valora la percepción de la molestia que generan y el nivel o grado de esta molestia.

Entre los aspectos percibidos como "bastante/muy molestos" destacan: El "Riesgo de tener un accidente" (57,6%), la "Monotonía en la conducción" (24,6%) y la "Inestabilidad en el empleo" (20,8%).

Los aspectos ergonómicos, representados por la "Postura que debe adoptar en su trabajo" y el "Esfuerzo físico que ha de realizar", representan el cuarto y quinto aspecto del trabajo percibido como más molesto en la actividad de conducción con una valoración del 20% y el 19,9% respectivamente.

■ **Tabla 58.** Distribución de los trabajadores que consideran bastante o muy molestos distintos aspectos de su trabajo

	%
El riesgo de tener un accidente	57,6
La monotonía en la conducción	24,6
La inestabilidad en el empleo	20,8
La postura que debe adoptar en su trabajo	20,0
El esfuerzo físico que ha de realizar en su puesto como realizar labores de carga y/o descarga u otras	19,9

Base: Total de conductores

■ **Tabla 58.** *Distribución de los trabajadores que consideran bastante o muy molestos distintos aspectos de su trabajo (continuación)*

	%
El horario de trabajo	19,6
El ritmo impuesto	17,7
La temperatura y humedad del ambiente	16,0
La falta de autonomía en su trabajo	12,6
El control a que está sometido por sus mandos	12,3
La dificultad de comunicación con otros	10,0
Los contaminantes a que está sometido	8,0
El ruido existente en su puesto de trabajo	7,7
La iluminación del puesto	3,1

Base: Total de conductores

GRUPO CLUSTER

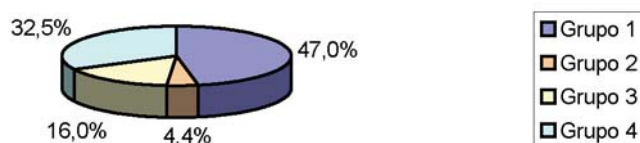
Las respuestas originales (nada, poco, regular, bastante, mucho) de los 14 aspectos evaluados por los conductores fueron estandarizadas con el objeto de realizar un análisis "cluster" para agrupar a los trabajadores con un mismo perfil.

De los resultados de esta encuesta se han obtenido cuatro grupos homogéneos (Gráfico 63):

- **Grupo 1: (Conductores con pocas molestias en general).** Es el grupo más numeroso constituido por un 47% de los conductores. Lo integran conductores que pueden considerarse, de forma general, como satisfechos con sus condiciones de trabajo, percibiendo como poco molestos los aspectos tanto psicosociales, de organización del trabajo, condiciones ambientales y de ergonomía.
- **Grupo 2: (Conductores muy molestos con todos los aspectos).** Constituido por el 4% de los conductores. En este grupo los conductores están manifiestamente insatisfechos con todas las condiciones de trabajo tanto psicosociales, organizativas, de seguridad, ergonómicas y ambientales.
- **Grupo 3: (Conductores con molestias en aspectos psicosociales).** Este grupo lo integra el 16% de los conductores y se caracteriza por una concentración de molestias entorno a los aspectos psicosociales y ergonómicos.

- **Grupo 4: (Conductores con molestias en aspectos físicos y de espacio).** Es el segundo grupo más numerosos, representado por el 33% de la población. En este grupo las molestias se centran en condiciones ambientales y ergonómicas en su trabajo.

■ **Gráfico 63.** Distribución de conductores por grupos de molestias



Base: total de conductores

■ **Tabla 59.** Puntuaciones estandarizadas de los grupos cluster

	Grupos cluster: puntuaciones			
	1	2	3	4
La falta de autonomía en su trabajo	-,46	1,53	1,21	-,14
El ritmo impuesto	-,53	1,45	1,29	-,07
El control a que está sometido por sus mandos	-,45	1,74	1,15	-,14
El horario de trabajo	-,55	1,11	,95	,17
La monotonía en la conducción	-,60	1,43	,49	,43
La dificultad de comunicación con otros	-,48	1,23	,32	,37
El esfuerzo físico que ha de realizar en su puesto como realizar labores de carga y/o descarga u otras	-,44	1,34	,46	,23
La postura que debe adoptar en su trabajo	-,56	1,38	,44	,40
La iluminación del puesto	-,36	2,84	,02	,13
El ruido existente en su puesto de trabajo	-,42	2,15	,02	,31
La temperatura y humedad del ambiente	-,39	1,75	-,01	,34
Los contaminantes a que está sometido	-,35	2,47	,13	,11
El riesgo de tener un accidente	-,51	1,02	,58	,31
La inestabilidad en el empleo	-,44	1,55	,36	,25

Base: Total de conductores

17

RESUMEN DE LOS PRINCIPALES RESULTADOS

17.1. ORGANIZACIÓN DE LA PREVENCIÓN Y RECURSOS PREVENTIVOS

Antes de abordar los resultados de la encuesta relativos a este apartado, es pertinente señalar la obligatoriedad legal existente respecto a la organización preventiva y las distintas modalidades preventivas (Ley de Prevención de Riesgos Laborales y Reglamento de los Servicios de Prevención).

En líneas generales, se observa un alto desconocimiento de los conductores sobre la organización preventiva y las modalidades preventivas existentes en la empresa.

Los conductores de centros de trabajo de seis o más trabajadores afirman, en un 43,5% de los casos, que en su empresa no existe representante legal de los trabajadores y un 17% manifiesta no saber si existe o no.

Del mismo modo, a la pregunta sobre la existencia del Delegado de Prevención en su centro de trabajo, el 39,5% de los conductores responde negativamente y un 24,3% declara su desconocimiento.

Ambas figuras, Delegado de Personal y Delegado de Prevención, se hacen significativamente más presentes a medida que aumenta el tamaño de plantilla del centro de trabajo, de tal manera que, existe una asociación lineal positiva entre ambas variables.

En cuanto a las modalidades preventivas, una de cada tres empresas a las que pertenecen los conductores entrevistados tiene establecida una modalidad preventiva.

Al valorar estos datos debemos considerar que la fuente de información es el trabajador y no la propia empresa, existiendo además una elevada proporción de conductores, (34,3%), que han manifestado no saber o no conocer la existencia en la empresa de recursos preventivos.

El recurso para la prevención de riesgos laborales adoptado con mayor frecuencia en las empresas a las que pertenecen los conductores es la *"asunción por parte del empresario de la prevención de riesgos"*, si bien varía según el tamaño de las empresas. En los centros de trabajo de más de 250 trabajadores predomina el *servicio de prevención propio o mancomunado* y en centros de menos de 250 trabajadores, predominan tanto los recursos internos (*"propio empresario"* y *"trabajador designado"*), como la asistencia preventiva de *"recursos ajenos"*.

17.2. ACTIVIDADES PREVENTIVAS

Nuevamente conviene recordar la Ley de Prevención de Riesgos Laborales en sus disposiciones relativas a la vigilancia de la salud, la información y la formación de los trabajadores en materia preventiva.

Los resultados de la encuesta revelan que, aproximadamente la mitad de los conductores (47,7%), no se ha sometido a ningún tipo de reconocimiento médico en el último año y a menos de la tercera parte de los conductores se le ha realizado un reconocimiento médico desde el punto de vista de la prevención de riesgos laborales.

En los casos en los que ha habido reconocimiento médico, el tipo más frecuente ha sido el *"periódico relativo a riesgos laborales"* (24,1%).

El conductor autónomo tiene menos posibilidades de acceder a una vigilancia de la salud por motivos de riesgos laborales.

En cuanto a la obligatoriedad del empresario de garantizar que cada trabajador reciba una formación teórica y práctica, suficiente y adecuada, en materia preventiva, la encuesta revela que, en los últimos doce meses, el 77,8% de los conductores no ha recibido ningún tipo de formación facilitada por su empresa, asociación, sindicato, etc.

Uno de cada 10 trabajadores ha asistido a algún tipo de actividad formativa facilitada por su empresa que, en el 61,4% de los casos estaba destinada a *"mejorar o actualizar sus conocimientos sobre la prevención de riesgos laborales"*.

Por otro lado, más de la mitad de los conductores no ha recibido información ni sobre los posibles riesgos para su salud de la mercancía transportada ni sobre las medidas de prevención a aplicar. Conviene destacar que en los casos en los que el conductor recibe información el procedimiento es inconsistente, predominando la transmisión verbal de la misma.

17.3. CONDICIONES DE TRABAJO

Los datos de la encuesta ponen de manifiesto un alto nivel de conciencia del colectivo de conductores de transporte con relación a los riesgos que implica su actividad laboral.

El 96,2% de los conductores manifiesta que su puesto de trabajo presenta "algún riesgo de accidente" siendo más acusada esta percepción entre conductores autónomos y conductores de trayectos nacionales.

En el perfil de riesgos manifestado coinciden todos los conductores con independencia de su situación laboral, trayecto realizado y tamaño de la empresa para la que trabaja. Este perfil está representado por: "*accidentes de tráfico*" (78,9%), "*atracos y agresiones*" (35,8%) y "*caídas a distinta altura*" (33,6%).

En el caso de los conductores que han sufrido un accidente de trabajo, atribuyen las causas del mismo a un solo factor destacando por su frecuencia las "*Razones debidas al tráfico*" (31,9%), el "*exceso de confianza y/o costumbre*" (11,1%) y "*las condiciones meteorológicas*" (10,4%).

En el desempeño de las tareas del conductor, el 22,4% de los mismos declara tener que "*Manipular o respirar productos tóxicos o nocivos*", de los cuales un 4% lo hace de forma "muy frecuente".

El puesto de trabajo del conductor, tomado éste como la cabina del vehículo que conducen, ha sido valorado, en líneas generales, de manera muy satisfactoria, registrándose el mayor porcentaje de quejas en lo relativo a los "*sistemas de navegación*".

La carga física del trabajo se caracteriza por la necesidad de tener que "*Mantener una misma postura*" en el desempeño de su tarea más de la mitad de la jornada seguida de "*Permanecer en posturas dolorosas, fatigantes o inadecuadas*" y tener que realizar "*movimientos repetidos de manos o brazos*". Los conductores autónomos y aquellos que realizan trayectos internacionales soportan un mayor nivel de carga física.

Con relación a la carga física, el 70,7% de los conductores manifiesta sentir alguna molestia músculo-esquelética que achaca a las posturas y esfuerzos derivados de su trabajo. Estas molestias se localizan, principalmente, en "*parte baja de la espalda*", el "*cuello*" y la "*parte alta de la espalda*".

La carga mental del conductor, tanto en exigencias mentales que requiere su tarea, kilómetros recorridos al año, horario de trabajo y facilidades con las que cuenta en el desempeño de su trabajo es, en líneas generales, bastante elevada.

El 87,4% de los conductores manifiesta que para desempeñar su trabajo es necesario *"mantener un nivel de atención alto o muy alto"*, un 43,5% soporta un *"ritmo de trabajo elevado"* y un 37,4% tiene que *"realizar tareas muy repetitivas y de corta duración"* durante más de la mitad de la jornada.

De nuevo, son los conductores autónomos y los que realizan trayectos internacionales quienes manifiestan estar sometidos a una mayor exigencia mental. Otra variable que parece influir es el tamaño de empresa, ya que, en las empresas con mayor número de plantilla, es donde se da el mayor nivel de carga mental.

Con respecto, a la estimación de la carga de conducción los datos de la encuesta revelan que más de la mitad de los conductores realizan una media anual igual o superior a 174.999 kms y dedican semanalmente 50 o más horas exclusivamente a la conducción. Tomando conjuntamente estos dos indicadores, la mayor carga de conducción se da en los conductores asalariados.

Con relación al tiempo semanal dedicado a la carga y descarga el 34,2% de los conductores dedica 12 horas o más. La dedicación a este tipo de actividad es más frecuente en conductores asalariados, conductores de trayectos nacionales y conductores de empresas pequeñas.

Entre los medios que dispone el conductor para facilitar su tarea cabe destacar que el 63,3% de los conductores no cuenta con *"nuevas tecnologías de navegación"*, el 22% no dispone de *"número suficiente de colaboradores"*, y el 19,3% refiere no tener *"posibilidad de recibir ayuda en el desarrollo de su trabajo"*.

Los conductores autónomos presentan una menor disponibilidad a estas dos últimas facilidades para el desempeño de su trabajo.

El estudio de la autonomía y la participación en la organización del trabajo, como indicadores piso-sociales de este colectivo, revela que un 65,7% de los conductores *"nunca"* puede modificar uno o varios de estos aspectos: *"el orden de las tareas"*, *"el método de trabajo"*, *"el ritmo de trabajo"* y *"la distribución o duración de las pausas"* y, por otro lado, que el nivel y las posibilidades de participación de los conductores en actividades de prevención de riesgos laborales son menores con respecto a otros aspectos de la participación del trabajador en la empresa.

En líneas generales, los conductores asalariados disponen de menos autonomía para la ejecución de sus tareas, son menos consultados por parte de su empresa para mejorar aspectos de su trabajo y menos participativos a la hora de hacer sugerencias.

17.4. DAÑOS A LA SALUD

De forma global, el 56,2% de los conductores percibe su estado de salud como "bueno", el 21,6% *"muy bueno"*, el 19,5% de los conductores encuestados considera su estado de salud como "regular", el 2,1% lo califica de *"malo"* y el 0,4% de *"muy malo"*.

La prevalencia más alta de percepción negativa del estado de salud se dio en conductores de 48 a 52 años, conductores autónomos y conductores de trayectos internacionales.

A partir de los 52 años la prevalencia para la peor percepción del estado de salud disminuye hasta alcanzar el valor más bajo.

El 12% de los conductores manifiesta haber sufrido algún accidente de trabajo en los últimos dos años de los cuales el 63% se produjo en *"circulación"*, el 23,7% en *"labores de carga y descarga"* y el 6,7% en *"maniobras con el vehículo"*.

El perfil del accidentado en circulación se corresponde con conductores jóvenes, asalariados, con servicios internacionales y pertenecientes a centros de trabajo de entre 50 y 249 trabajadores.

Por otro lado, el accidente en labores de carga y descarga es más prevalente en conductores de entre 53 y 62 años, autónomos, conductores de servicios nacionales y aquellos que trabajan en empresas pequeñas.

El 34,2% de los conductores ha consultado a un médico por un problema, molestia o enfermedad durante el último año y, de entre ellos, la proporción de visitas médicas por problemas de salud atribuidas al trabajo fue del 36,5%. El motivo más frecuente para este tipo de consulta ha sido el *"dolor de espalda"* (38,3%), seguida del *"dolor de cuello"* (17,7%).

La mayor prevalencia de consultas médicas relacionadas con el trabajo se da en conductores asalariados y conductores de trayectos internacionales.

Haber tenido que limitar la actividad laboral por problemas laborales en las dos semanas previas a la entrevista se dio en el 1,6% de los casos y el motivo más frecuente señalado por los conductores fue el *"dolor de espalda y articulaciones"*.

El 17% de los conductores consume algún tipo de medicamento y esto es significativamente más frecuente en conductores autónomos que asalariados. En el perfil de consumo de medicamentos predomina el consumo de *"analgésicos"*, pudiendo ser éste un estimador indirecto de la importancia de las molestias músculo-esqueléticas entre conductores.

17.5. HÁBITOS DE SALUD

En cuanto a los hábitos del conductor, el 53,5% de los conductores son fumadores diarios de cigarrillos de los cuales el 75% fuman más de 15 cigarrillos al día.

La media de horas de sueño al día es de 8,2h, siendo los conductores de trayectos nacionales los que manifiestan dormir menos.

17.6. CONCILIACIÓN DE LA VIDA LABORAL Y FAMILIAR

La encuesta revela que la conciliación de la vida laboral y familiar en los conductores se percibe con un nivel de afectación elevado.

El 64% de los conductores ha señalado que su trabajo le obliga a dormir fuera de casa más de 15 días al mes, principalmente conductores asalariados y de trayectos internacionales y, cuando lo hacen, el sitio más frecuente utilizado para dormir es la cabina de su vehículo.

El 15,7% de los conductores manifiesta que debe trabajar "siempre o frecuentemente" los sábados y el 15,5% los domingos y días festivos.

Los conductores de transporte internacional son los manifiestan de forma significativa peores indicadores en todos los aspectos relacionados con la conciliación de la "vida laboral", "familiar" y de "ocio".

17.7. SATISFACCIÓN CON EL TRABAJO

La satisfacción con el trabajo se analiza teniendo en cuenta la opinión de los conductores sobre la influencia de la edad en la seguridad al volante así como aquellos aspectos de su profesión que consideran más gratificantes o desagradables.

El 66,9% de los conductores está "muy de acuerdo" con el planteamiento de que *"Con la edad se produce una pérdida de reflejos"* y un 47,3% manifiesta estar "Muy de acuerdo" con la afirmación de *"A partir de los cincuenta años más o menos, dadas las exigencias de la actividad del transporte, es peligroso que se siga conduciendo"*.

Los aspectos más gratificantes de la profesión señalados por los conductores son la *"propia conducción"* (27,9%), la *"autonomía e independencia"* (16,2%), *"Viajar y conocer nuevos sitios"* (12%) y *"el salario"* (11,2%). Entre los aspectos más negativos destaca la *"interferencia con la vida familiar"* (23,9%), el *"tiempo de espera en cargas o descargas"* (15,8%) y *"las (malas) relaciones interpersonales dentro de la profesión"* (7,2%).

Finalmente, a través de la valoración subjetiva global del conductor respecto a sus condiciones de trabajo se ha realizado un análisis cluster que permite agrupar a conductores con un mismo perfil de percepción en cuatro grupos:

1. Conductores con pocas molestias en general sobre sus condiciones de trabajo (47%).
2. Conductores con molestias relacionadas con aspectos físicos y de espacio del trabajo (33%).
3. Conductores con molestias relacionadas con aspectos psicosociales del trabajo (16%).
4. Conductores muy molestos con las condiciones de trabajo en general (4%).

II.

***Estudio sobre
Determinantes
de Salud***



INDICE

1. Objetivos	113
2. Metodología	114
3. Resultados	121
3.1. Indicadores de salud	121
3.2. Estudio comparativo con la ENS-2003	141
3.3. Estudio comparativo con la VENCT	160
4. Conclusiones	180



OBJETIVOS

Los resultados de la *"Encuesta de Salud y Condiciones de Trabajo en el Transporte de Mercancías por Carretera"*, permiten establecer la hipótesis que nos encontramos ante una población laboral de especial riesgo para la salud como consecuencia de las características ligadas a la exposición laboral, tipo de jornada y/o lugar de trabajo en el que se desarrolla esta actividad.

El contraste de esta hipótesis plantea la necesidad de realizar un estudio más exhaustivo de los datos recogidos en lo que se refiere:

1. Identificación de los determinantes de salud y de sus interacciones.
2. Hechos diferenciales en la percepción de problemas de salud y exposición laboral con la población de referencia.

2

METODOLOGÍA

2.1. GENERALIDADES METODOLÓGICAS

El presente estudio se ha estructurado en tres apartados teniendo en cuenta los objetivos específicos de cada una de las partes. De este modo se consigue una mejor comprensión del estudio en su totalidad.

La primera parte de nuestro estudio, que hemos denominado *"Indicadores de Salud en el sector del Transporte"*, se corresponde con el primer objetivo. En él se analiza la posible relación existente entre variables indicadoras de salud y una serie de variables que pueden influir en sus valores.

La segunda y tercera parte del estudio se corresponden con el segundo objetivo, en el que se realiza un análisis comparativo del estado de salud y condiciones de trabajo de los conductores con el resto de población trabajadora de nuestro país a través de dos fuentes de información diferentes: La Encuesta Nacional de Salud del Instituto de Información Sanitaria del Ministerio de Sanidad y Consumo de 2003 (ENS-2003) y la V Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, también de 2003 (V ENCT).

Para garantizar la comparabilidad entre nuestro estudio y ambas encuestas se ha seleccionado una submuestra de ambas encuestas, de tal manera que tuvieran una estructura por edad, sexo y situación de alta laboral comparable a la muestra de conductores de nuestro estudio, eliminando de ellas a los trabajadores que realizaban su actividad en el sector del transporte.

Las submuestras obtenidas fueron:

- Submuestra de la ENS-2003: 5.168 trabajadores. Con variables comunes con la encuesta del sector del transporte (ver Tabla 2.2.2.1-1).
- Submuestra de la V ENCT 3.180 trabajadores. Contiene variables comunes con la encuesta del sector transporte relativas, fundamentalmente relativas a condiciones de trabajo, características de la empresa, etc.. (ver Tabla 2.2.2.2-1).

De esta forma, el estudio comparativo se ha subdividido según se compare con una u otra encuesta en: “*Estudio comparativo con los datos de la ENS-2003*” y “*Estudio comparativo con los datos de la V ENCT*”.

2.2. VARIABLES DE ESTUDIO

En general las variables utilizadas en este estudio reproducen las preguntas de los tres cuestionarios utilizados (Encuesta del sector de transporte de mercancías por carretera, ENS-2003 y V ENCT), salvo en algunos casos en los que las respuestas dadas se agruparon en categorías con el fin de hacer más inteligibles los resultados obtenidos. Sólo se agruparon aquellas respuestas en las que se demostró que esta agrupación no alteraba los resultados.

Se distingue entre *variables indicadoras de salud*, que son aquellas variables que miden un efecto sobre la salud y *variables o factores de exposición o determinantes de la salud* que son aquellas que pueden influir en la salud.

2.2.1. Variables del Estudio sobre "Indicadores de Salud en el sector del Transporte"

■ Tabla 2.2.1-1. Variables indicadoras de salud

Estado de salud percibido por los trabajadores.
Accidentes de trabajo sufridos en los dos últimos años
Consultas médicas realizadas en el ultimo año
Consultas médicas atribuidas al trabajo en el último año
Reducción o limitación de la vida laboral en las dos últimas semanas
Consumo de medicamentos en las últimas dos semanas

En las variables *consultas al médico* y *consultas atribuidas a causa laboral* se han resumido las respuestas en dos opciones, es decir, si habían realizado alguna visita al médico durante el último año o no, y si habían atribuido alguna de las visitas realizadas durante el último año a una causa laboral o no.

Como factores de exposición se han seleccionado una serie de variables que, a priori, consideramos podrían influir o interferir en el estado de salud de los conductores (Tabla 2.2.1-2).

Estas variables o factores de exposición seleccionados se agruparon en: Variables de trayecto actual, sociodemográficas, variables de empresa, exposición a riesgos, horario de trabajo y variables de hábitos de salud.

■ **Tabla 2.2.1-2.** Factores de exposición

Trayecto actual
Quejas sobre el Trayecto actual realizado
Satisfacción con el Vehículo utilizado
Trayecto Nacional o Internacional
Sociodemográficas
Edad
Nacionalidad
Años como conductor profesional
Empresa
Tipo de contrato
Antigüedad en la empresa
Tamaño de la Empresa en la que desarrolla su actividad
Exposición a riesgos
Exposición a riesgos tóxicos
Número de Kilómetros al año
Carga física
Carga mental
Horario de trabajo
Horas dedicadas a conducción
Horas dedicadas a carga
Total de horas dedicadas a carga y conducción
Noche por semana que trabaja
Noches al mes que duerme fuera de casa
Trabajo los sábados
Trabajo los domingos y festivos
Hábitos de salud
Hábito tabáquico
Número de cigarrillos al día
Horas que duerme al día

2.2.2. Variables del estudio “Comparativo entre el sector de transporte por carretera y el resto de población trabajadora”

2.2.2.1. Variables comunes con la ENS-2003

■ **Tabla 2.2.2.1-1.** Variables comunes con la encuesta nacional de salud

Variables indicadoras de salud
Estado de salud percibido por los trabajadores.
Reducción o limitación de la actividad laboral en las dos últimas semanas
Consumo de medicamentos en las últimas dos semanas
Factores de exposición
Carga física
Carga mental
Exposición a riesgos tóxicos
Sociodemográficas
Edad
Nacionalidad
Empresa
Tipo de contrato
Hábitos de salud
Hábito tabáquico
Horas que duerme al día

La variable indicadora de salud *Consumo de medicación* se abordará desde dos puntos de vista, si se han consumido o no medicamentos y, en caso positivo, si han sido recetados o no por el médico. Las dos preguntas aparecen en ambas encuestas con respuestas alternativas similares.

La variable indicadora de salud *Reducción de la actividad laboral* también se abordará desde dos puntos de vista, si ha habido o no reducción de la actividad laboral y, en caso positivo, cuál ha sido su duración.

En la población tomada como referencia se indican más de una causa de reducción de la vida laboral, mientras que en los conductores siempre se plantea una única causa.

El factor *situación laboral* (Asalariado, Autónomo), figuraba como tal en la encuesta de transporte, pero se ha tenido que crear en la ENS-2003 a partir de otras variables perdiendo individuos no fácilmente clasificables.

2.2.2.2. Variables comunes con la V Encuesta Nacional de Condiciones del Trabajo

■ **Tabla 2.2.2.2-1.** Variables comunes con la V ENCT

Variables indicadoras de salud
Consultas médicas realizadas en el ultimo año
Accidentes de trabajo sufridos en los dos últimos años
Consultas médicas atribuidas al trabajo en el último año
Consultas médicas de causa laboral en el último año (1)
Sociodemográficas
Edad
Sexo
Nacionalidad
Antigüedad como profesional
Empresa
Tipo de contrato
Antigüedad en la empresa
Exposición a riesgos
Exposición a tóxicos
Carga física
Carga mental
Horario de trabajo
Trabajo los sábados
Trabajo los domingos y festivos

(1) Variable creada a partir de las respuestas dadas a las consultas al médico durante el último año y las consultas al médico atribuidas a causa laboral.

La variable de *antigüedad como profesional* se ha dividido en 3 estratos que corresponden aproximadamente con el 25%, 50% y 75% de la distribución de los individuos en la muestra en general y, la variable *antigüedad en la empresa*, se ha estratificado en menos de un año, entre 1 y 10 años y más de 10 años.

La variable *exposición a tóxicos* se ha estratificado en expuestos y no expuestos.

De las variables *carga física y carga mental*, con varias subcategorías cada una de ellas, se han creado dos nuevas variables dicotómicas a partir de la suma de las categorías, de tal forma que nos permita expresar las exigencias globales de carga física y mental.

Finalmente, a partir de las variables *trabajar los sábados y trabajar los domingos y festivos* se ha creado una nueva variable: *trabajar los fines de semana y/o festivos*.

2.3. MÉTODO ESTADÍSTICO

El análisis de los datos se realizó con los paquetes estadísticos SPSS y STATA. Se realizaron tres análisis o estudios:

- a) Indicadores de Salud en el sector del Transporte (a partir de los datos de la encuesta propia del sector) (CP).
- b) Comparación de la Encuesta Propia del Transporte con una submuestra de la Encuesta Nacional de Salud (CP vs. ENS-2003).
- c) Comparación de la Encuesta Propia con una submuestra de la V Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo (CP vs V ENCT).

En los tres estudios se comienza con un análisis preliminar del comportamiento de los factores de exposición y variables indicadoras de salud pasando, posteriormente, al análisis del comportamiento de las variables indicadoras de salud, primero frente a cada factor y, finalmente, frente a la totalidad de factores.

En los dos estudios comparativos se analiza el comportamiento de las distintas variables en los trabajadores de cada grupo profesional (conductores y no conductores), así como sus posibles interacciones.

En los análisis multivariantes de cada variable indicadora de salud frente al total de factores e interacciones en su caso, se utilizaron técnicas de Regresión Lineal Múltiple, cuando la variable indicadora de salud se había considerado como cuantitativa (Salud percibida y duración de la Reducción de la vida laboral) y, Regresión

Logística Múltiple, cuando la variable indicadora de salud se había considerado como cualitativa dicotómica.

Los análisis multivariantes realizados en la comparación con la V ENCT se realizaron únicamente sobre las consultas laborales. El motivo de escoger esta variable es que integraba las contestaciones dadas a visitas al médico y visitas atribuidas a causa laboral.

La frecuencia de accidentes laborales, también se analizó pero, finalmente, se decidió no utilizarla de forma multivariante porque mostró representar situaciones diferentes en ambas poblaciones; En los conductores predominaban los accidentes fundamentalmente de *"tráfico"* y *"caídas desde altura"* que no representan el tipo medio de accidente laboral observado para la población general trabajadora obtenida de los datos de la V ENCT.

3

RESULTADOS

3.1. INDICADORES DE SALUD

En este apartado se ha estudiado la relación de diferentes grupos de variables (variables de exposición o factores) con las principales variables indicadoras de salud.

Para ello, se realiza inicialmente un análisis en el que se comprueba la influencia, de manera independiente, de cada una de las variables seleccionadas como factores de exposición en cada una de las variables indicadoras de salud, sí bien sólo se muestran en los resultados siguientes los casos en los que se observa una relación estadística.

Posteriormente, se realiza un análisis multivariante con aquellas variables que han demostrado influir de alguna manera en la salud. Al final, las variables que quedan como significativas en este análisis demuestran influir en la salud con independencia del resto de factores analizados, es decir, pueden ser consideradas como determinantes en la salud de los conductores.

3.1.1. Salud percibida

La salud percibida se relaciona, en un análisis inicial, con un número importante de factores de exposición estudiados. Es decir, la percepción de la salud está condicionada de manera significativa por multitud de factores. Estos son:

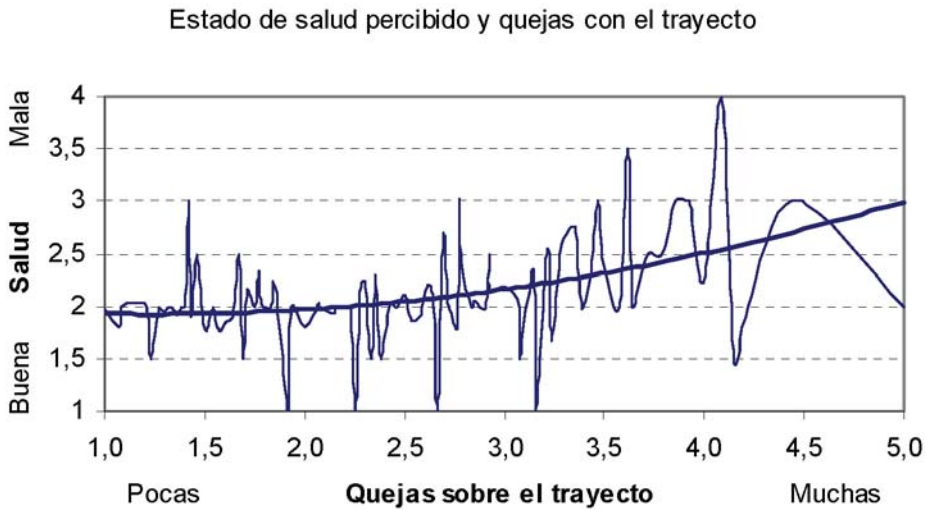
1. **Factores relacionados con el trayecto:** Todos los factores de exposición que describen el tipo de trayecto en el momento de la entrevista se muestran asociados a la respuesta sobre el estado de salud percibido. De esta forma, se aprecia que la respuesta sobre la percepción del estado de salud está determinada por las condiciones que soporta el conductor en el momento de la entre-

vista, tales como las quejas con en trayecto, la satisfacción con la cabina o el tipo de trayecto.

- a) Quejas sobre el trayecto actual. Las principales causas de insatisfacción sobre el trayecto que los conductores realizan en el momento de la entrevista se centran en tres de los catorce aspectos estudiados: Los *tiempos de espera para carga y descarga*, el *estado de la carretera* y la *necesidad de tener que vigilar constantemente la carga*.

Al analizar la relación entre salud percibida y la satisfacción con el trayecto, considerando el nivel de satisfacción como un valor medio de las quejas sobre los 14 aspectos analizados del trayecto, se observa que a mayor frecuencia de quejas (menor grado de satisfacción), los conductores describen un peor estado de salud. (Gráfico 3.1.1.-1).

■ Gráfico 3.1.1-1. Relación entre percepción de salud y quejas con el trayecto



Sin embargo, al considerar la relación de cada uno de los indicadores por separado con la salud percibida se observa que son las quejas relativas al *apremio de tiempo*, los *tiempos de espera para carga y descarga* y la *cantidad de horas de conducción* por este orden las que determinan un peor estado de salud (Tabla 3.1.1-1).

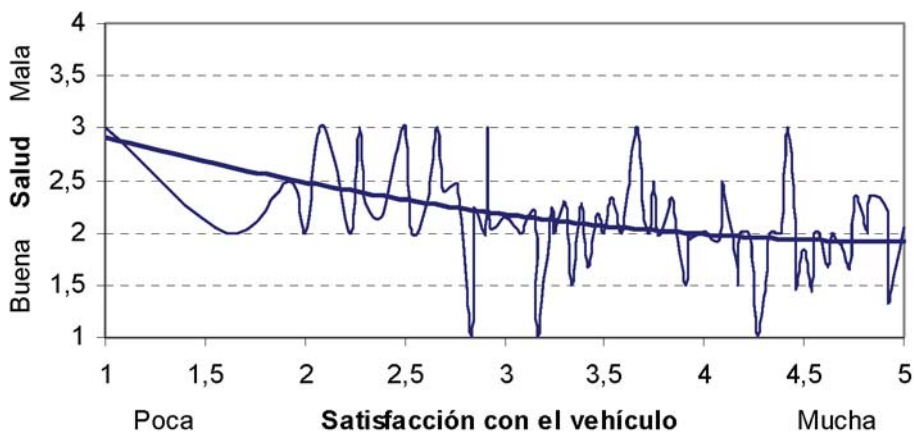
■ **Tabla 3.1.1-1.** Relación entre los tipos de quejas y salud percibida

	Coeficientes no estandarizados		Coeficientes estandarizados	Signifi- cación
	B	Error típ.	Beta	
(Constante)	1,658	,060		,000
El apremio del tiempo	,076	,019	,134	,000
La cantidad de horas de conducción por día	,038	,020	,066	,051
Los tiempos de espera para carga/descarga	,042	,015	,086	,005

- b) Satisfacción con el vehículo utilizado: Salvo en el aspecto relacionado con los sistemas de navegación por GPS, los conductores se muestran en términos generales bastante o muy satisfechos con el vehículo.

De forma similar al apartado anterior al analizar la relación entre salud percibida y satisfacción global con el vehículo, entendida ésta como la media de las respuestas de los 13 indicadores analizados, se observa que a mayor satisfacción en general con la cabina del vehículo que están conduciendo (visibilidad, amplitud, confort, etc.) los conductores manifiestan una mejor percepción del estado de salud (Gráfico 3.1.1-2).

■ **Gráfico 3.1.1-2.** Relación entre salud percibida y satisfacción con el vehículo



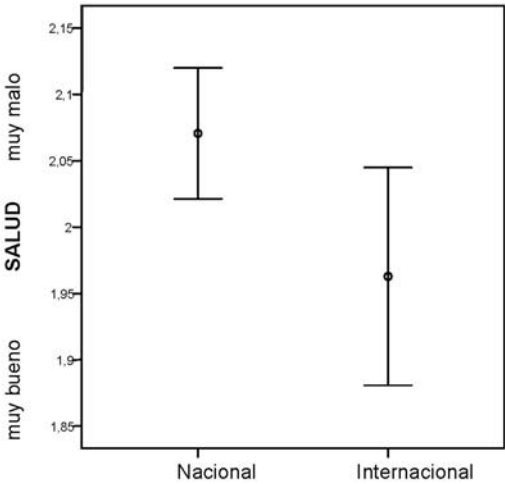
Al analizar de forma independiente la relación entre cada uno de los indicadores que definen la satisfacción con el vehículo y la salud percibida se observa que las quejas relativas al *diseño de los mandos de control, la maniobrabilidad, los sistemas de navegación por GPS y el confort del asiento* se relacionan con una peor percepción estado de salud (Tabla 3.1.1-2).

■ **Tabla 3.1.1-2.** Relación entre la satisfacción con el vehículo y la salud percibida

	Coeficientes no estandarizados		Coeficientes estandarizados	Significación
	B	Error típ.	Beta	
(Constante)	2,974	,136		,000
Confort del asiento	-,049	,025	-,070	,054
Sistema de navegación(GPS)	-,050	,015	-,106	,001
Maniobrabilidad	-,075	,036	-,088	,035
Diseño de los mandos de control	-,081	,041	-,085	,047

c) Tipo de trayecto (Nacional vs Internacional): Al analizar la relación entre el tipo de trayecto que se encontraban realizando los conductores en el momento de la entrevista y la salud percibida se observa que son aquellos que realizan trayectos internacionales quienes describen un mejor estado de salud (Gráfica 3.1.1.-3).

■ **Gráfico 3.1.1-3.** Salud percibida y tipo de trayecto

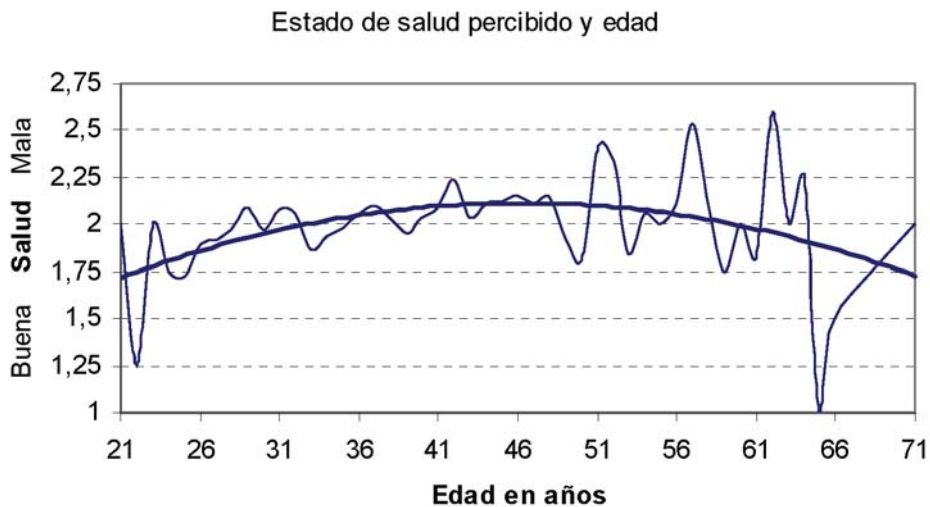


2. **Determinantes Sociodemográficos:** En este apartado se analiza la relación de la edad, la antigüedad profesional y la nacionalidad del conductor con la salud percibida.

- a) Los conductores más jóvenes manifiestan una mejor percepción de su estado salud, produciéndose un empeoramiento progresivo de la misma a medida que aumenta la edad. Los peores indicadores de salud percibida se dan en el intervalo de edad entre los 40 y los 50 años. A partir de esta edad se observa una mejoría en la percepción del estado de salud con valores similares a los manifestados entre los más jóvenes (Gráfico 3.1.1-4).

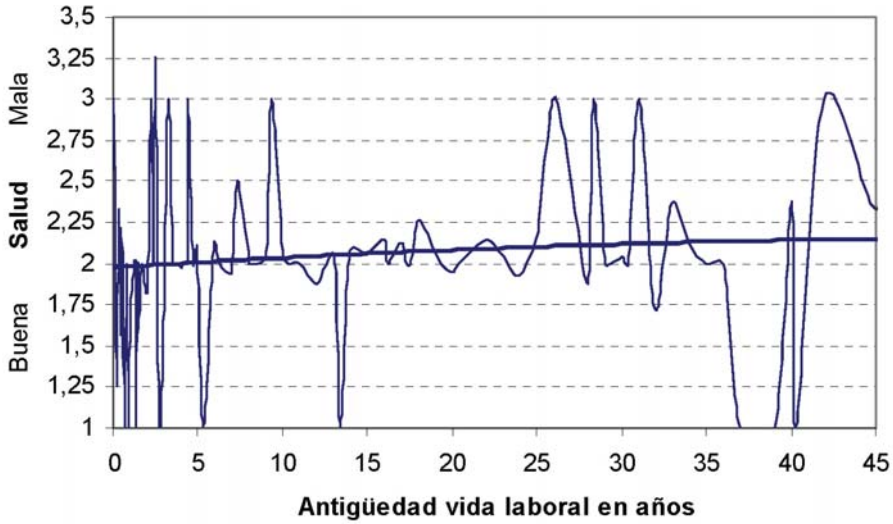
El hecho que a altas edades se produzca una mejoría del estado de salud parece reflejar la existencia de un "efecto del trabajador sano". De esta forma, los conductores de edades intermedias que sufren un peor estado de salud abandonarían su actividad principal quedando sólo los conductores más sanos.

■ Gráfico 3.1.1-4. Relación entre salud percibida y edad



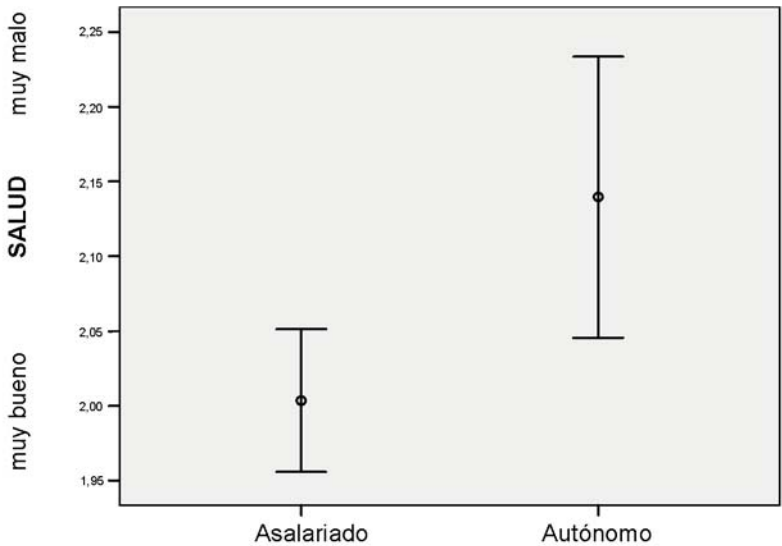
- b) Antigüedad en años de la vida laboral como conductor: En este caso se observa un empeoramiento progresivo de la salud percibida a medida que aumenta la antigüedad profesional del conductor (Gráfico 3.1.1-5).

■ Gráfico 3.1.1-5. Relación salud percibida y antigüedad laboral



3. **Determinantes relacionados con la empresa:** Una vez analizada la relación entre salud percibida y variables relacionadas con la empresa tales como el tamaño de la misma, la antigüedad del conductor en ella y su situación laboral, se observa una asociación estadística con esta última, de tal forma que son los conductores autónomos quienes manifiestan un peor estado de salud (Gráfico 3.1.1-6).

■ Gráfico 3.1.1-6. Salud percibida según situación laboral

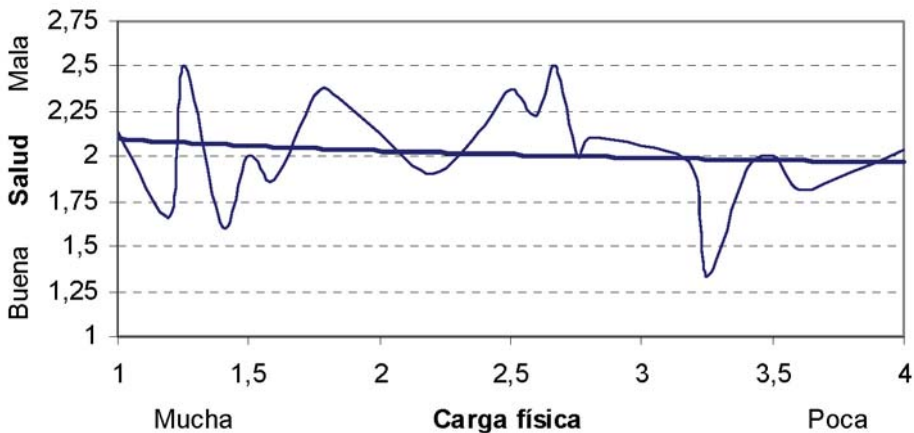


4. **Determinantes relacionados con la exposición a riesgos:** En este apartado se analiza la posible relación con la salud percibida de factores de riesgo como el número de kilómetros realizados al año, la exposición a sustancias tóxicas y la carga física y mental que deben soportar los conductores en el desempeño de su actividad. Estos dos últimos factores se asocian estadísticamente a la percepción de la salud de los conductores.

- a) **Carga física:** De los cinco indicadores evaluados que hacen referencia a la carga física, los conductores señalan que su trabajo les obliga muy frecuentemente a *mantener la misma postura*, seguido, por el siguiente orden, de las opciones: *realizar movimientos de manos y brazos muy repetitivos*, *permanecer en posturas dolorosas* y finalmente *Levantar cargas o realizar una fuerza importante*.

Analizada la relación entre el valor medio de los cinco indicadores de carga física como medida de carga física global y la salud percibida, se observa que en general, los conductores que soportan menos carga física tienen una mejor percepción del estado de su salud (Gráfico 3.1.1-7).

■ Gráfico 3.1.1-7. Relación salud percibida y carga física



La exigencia en el trabajo de tener que *mantener la misma postura* es el indicador de carga física que se asocia más estrechamente con el nivel de salud percibida de tal forma que, a mayor tiempo diario en el *mantenimiento de una misma postura* la percepción en el estado de salud de los conductores empeora (Tabla 3.1.1-3).

■ **Tabla 3.1.1-3.** Relación entre aspectos de la carga física y la salud percibida

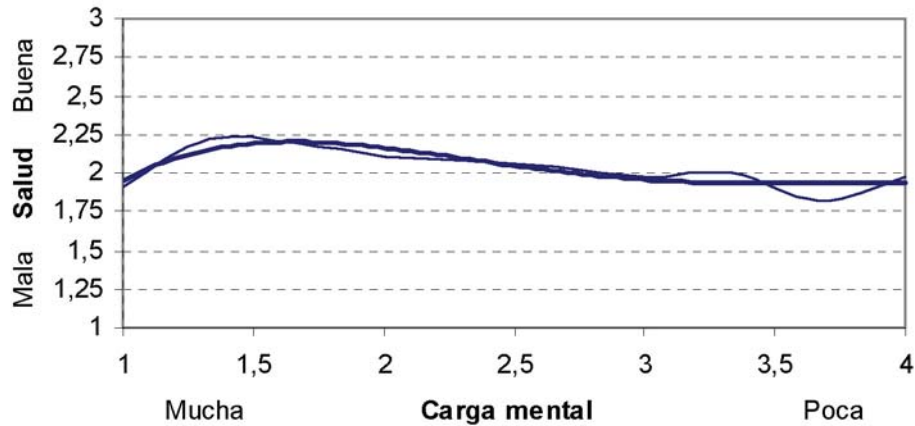
	Coeficientes no estandarizados	Coeficientes estandarizados		Significación
	B	Error típ.	Beta	
(Constante)	2,156	,039		,000
Mantener una misma postura	-,082	,022	-,111	,000

b) **Carga mental:** *Mantener un nivel de atención alto o muy alto*, es el indicador de "carga mental" que con más frecuencia deben soportar los conductores en el desempeño de su trabajo por encima de tener que *mantener un ritmo de trabajo elevado o realizar tareas muy repetitivas y de corta duración*.

De forma similar al apartado anterior, la medida de carga mental global (media de las respuestas de los tres indicadores que definen la carga mental), se asocia con la salud percibida de tal manera que los conductores que están sometidos con mayor frecuencia a exigencias mentales en su actividad diaria perciben peor su salud (Gráfico 3.1.1-8).

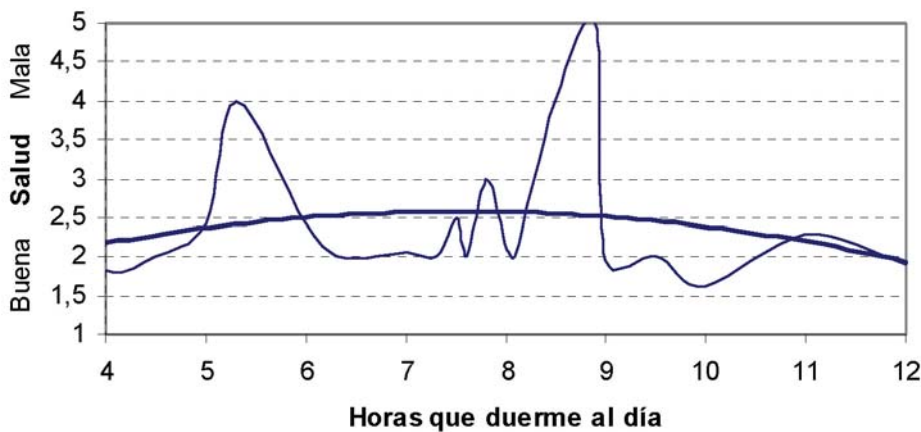
Esta relación se debe a la combinación de los tres indicadores de carga mental, es decir, la confluencia en la jornada de trabajo de tener que *mantener frecuentemente un alto nivel de atención, un ritmo elevado de trabajo y tener que realizar tareas repetitivas y de corta duración* determinan en los conductores una peor percepción de su estado de salud.

■ **Gráfico 3.1.1-8.** Relación salud percibida y carga mental



5. **Determinantes relacionados con el horario de trabajo:** La percepción del estado de salud también se relaciona con el hecho de tener que trabajar sábados, domingos y días festivos. Los conductores que con mayor frecuencia manifiestan tener que trabajar en estos días describen su salud como mala o regular.
6. **Determinantes relacionados con hábitos de salud:** De entre los hábitos de salud de los conductores se analiza la relación del hecho de fumar y el número de horas de sueño con la salud percibida. Se observa una asociación significativa entre el número de horas de sueño y la percepción del estado de salud, de tal forma que cuantas más horas duerme el conductor, mejor percibe su salud (Gráfico 3.1.1.-9).

■ Gráfico 3.1.1-9. Relación salud percibida y horas de sueño



Una vez seleccionadas todas las variables asociadas a la percepción del estado de salud se realiza un análisis multivariante para controlar los factores de exposición entre sí (Tabla 3.1.1-4).

■ **Tabla 3.1.1-4.** *Modelo de regresión multivariante en salud percibida*

	Coeficientes no estandarizados	Coeficientes estandarizados		Significación
	B	Error típ.	Beta	
(Constante)	2,616	,205		,000
Quejas trayecto actual	,155	,030	,152	,000
Satisfacción con la cabina	-,158	,029	-,161	,000
Edad	,006	,002	,078	,008
Situación laboral (ser autónomo frente a ser asalariado)	,059	,025	,068	,020
Horas que duerme	-,074	,017	-,132	,000

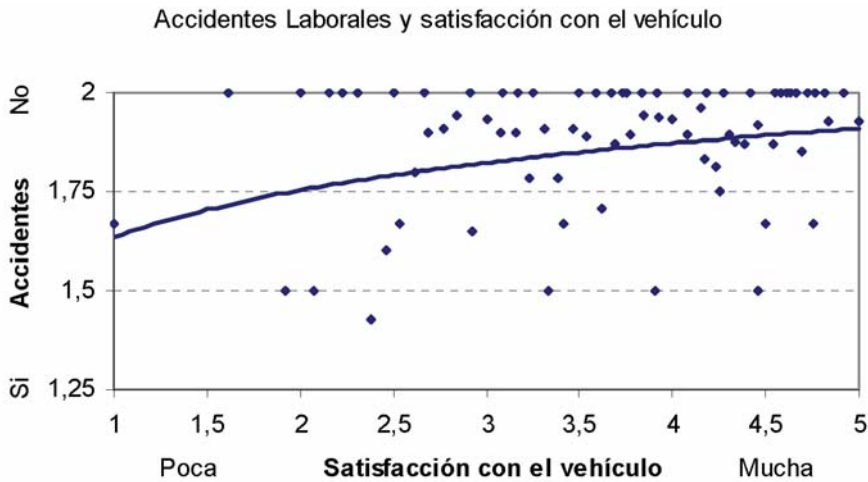
De los resultados de este análisis se desprende que los conductores declaran un peor estado de salud a medida que aumenta la edad, duermen menos al cabo del día, se encuentran más insatisfechos con las características del trayecto que se encuentran realizando en el momento de la entrevista y con las del vehículo que conducen y si trabajan por cuenta propia.

3.1.2. Accidentes de trabajo

En este apartado se estudia la posible relación entre los distintos factores de exposición que caracterizan al colectivo de conductores de transporte de mercancías por carretera y los accidentes de origen laboral.

1. **Factores relacionados con el trayecto:** Haber sufrido un accidente de trabajo en los dos último años se relaciona de forma estadísticamente significativa con el grado de satisfacción con el vehículo utilizado, de tal manera que los conductores que han sufrido un accidente de trabajo valoran de forma más negativa las condiciones de la cabina del vehículo que conducen (Gráfico 3.1.2-1).

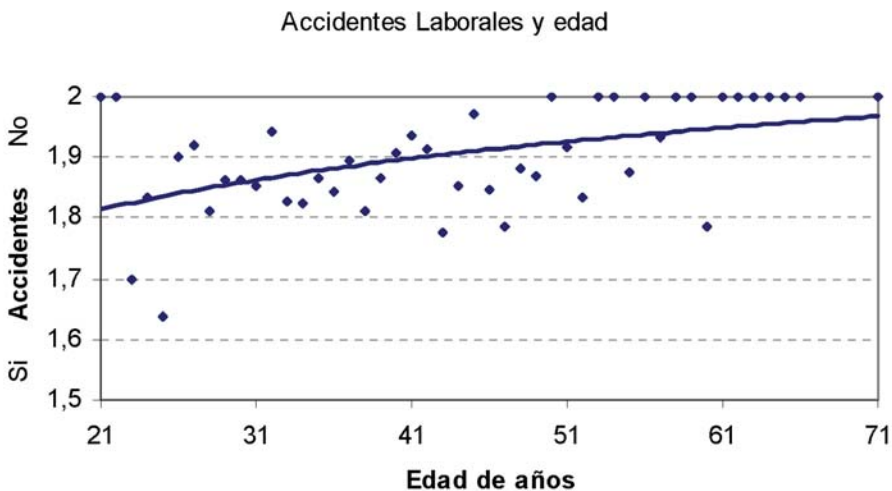
■ Gráfico 3.1.2-1. Relación entre accidentes de trabajo y satisfacción vehículo



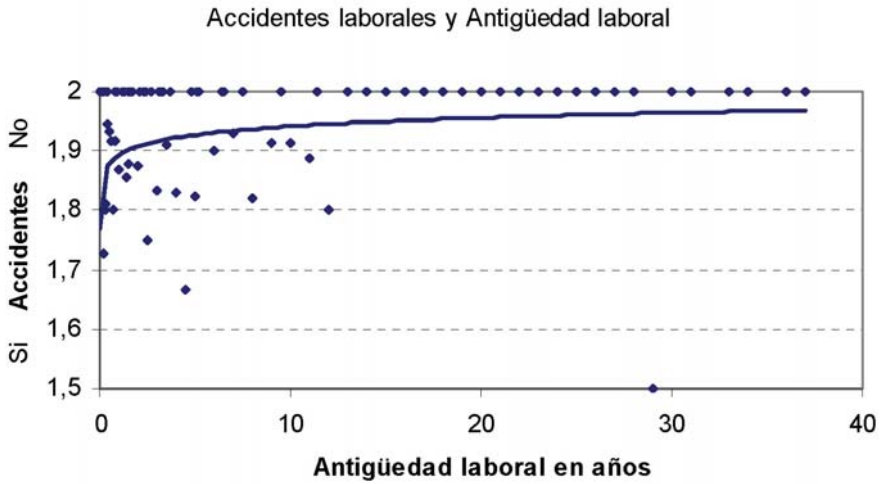
2. **Determinantes Sociodemográficos:** La probabilidad de haber sufrido una accidente de trabajo se asocia estadísticamente a la edad y a la inexperiencia profesional.

Es entre los conductores más jóvenes (21-35 años) y los que tienen menos años de antigüedad en su vida laboral como conductores profesionales (0-10 años) donde se da la mayor frecuencia de accidentes de trabajo. En ambos casos la probabilidad de haber sufrido un accidente disminuye progresivamente con el tiempo de tal forma que a mayor edad y más años de antigüedad la frecuencia de accidentes de trabajo disminuye (Gráfico 3.1.2-2 y Gráfico 3.1.2-3).

■ Gráfico 3.1.2-2. Relación entre accidentes de trabajo y edad



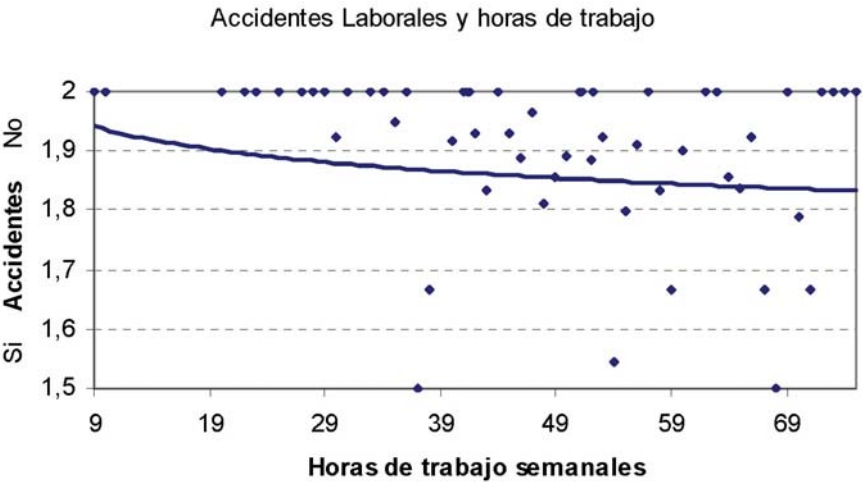
■ Gráfico 3.1.2-3. Relación entre accidentes de trabajo y antigüedad laboral



3. **Determinantes relacionados con el horario de trabajo:** Existe una asociación entre la carga de trabajo que soportan los conductores y haber sufrido un accidente de trabajo.

En este sentido la probabilidad de sufrir accidentes de trabajo aumenta significativamente con el número de horas dedicadas al trabajo, ya sea por conducción o por labores de carga y descarga. La mayor frecuencia de accidentes se da entre los conductores que trabajan una media de 49 horas semanales o más y que pasan, por término medio, un mayor número de noches a la semana fuera de su casa por motivos laborales (Gráfico 3.1.2-4).

■ Gráfico 3.1.2-4. Relación entre accidentes de trabajo y horas de trabajo



Del modelo final multivariante se desprende que los indicadores que tienen una mayor influencia en la frecuencia de accidentes de trabajo son la inexperiencia profesional y la insatisfacción con la cabina del vehículo (Tabla 3.1.2-1).

■ **Tabla 3.1.2-1.** Modelo de regresión multivariante en accidentes de trabajo

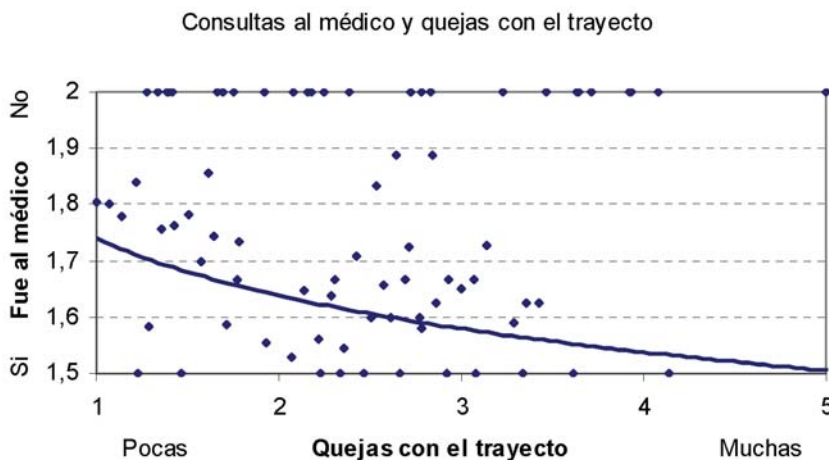
	B	E.T.	Significación	Exp(B)
Satisfacción con el vehículo	,393	,123	,001	1,482
Antigüedad como conductor	,032	,011	,004	1,032

3.1.3. Consultas al médico

Las consultas al médico se estudian inicialmente de forma desagregada y posteriormente, para el análisis multivariante, de manera dicotómica.

1. **Factores relacionados con el trayecto:** El tipo de trayecto, nacional o internacional, así como el grado de satisfacción con las características del mismo en el momento de la entrevista se asocia con la frecuencia del conductor de haber realizado algún tipo de consulta médica.
 - a. Quejas con el trayecto realizado: Considerando el valor medio de los indicadores que definen las posibles quejas del conductor sobre el trayecto en el momento de la entrevista, se observa que la probabilidad de visitar al médico aumenta progresivamente a medida que aumenta la frecuencia de quejas globales sobre el mismo (Gráfico 3.1.3-1).

■ **Gráfico 3.1.3-1.** Relación entre consultas médicas y quejas con el trayecto



Al considerar la relación con las visitas médicas de cada uno de los 14 indicadores que definen las quejas, se observa que son cuatro de ellos quienes determinan la morfología de la curva anterior (Gráfico 3.1.3-1).

Así la probabilidad de haber ido al médico es mayor a medida que aumenta la frecuencia de quejas sobre el *apremio del tiempo*, la *claridad de las instrucciones* y el *estado de la carretera*, mientras que, esta probabilidad disminuye al aumentar el número de quejas con la *cantidad de horas de conducción* (Tabla 3.1.3-1).

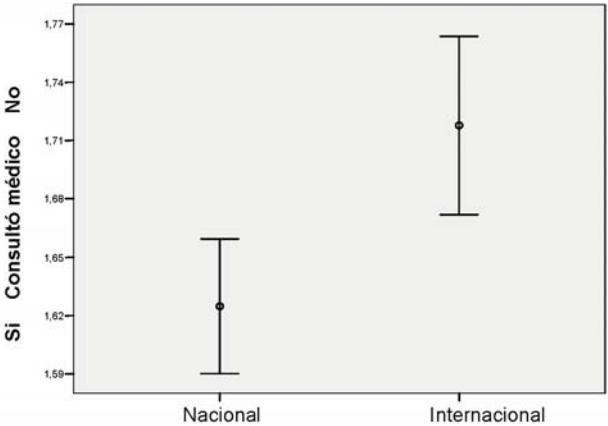
■ **Tabla 3.1.3-1.** Relación entre los tipos de quejas y haber ido al médico

	B	E.T.	Significación	Exp(B)
Cantidad de horas de conducción	,169	,060	,005	1,184
El estado de las carreteras	-,146	,051	,004	,864
La claridad de las instrucciones	-,151	,059	,010	,860
Apremio del tiempo	-,155	,058	,008	,857
Constante	1,390	,196	,000	4,013

- b. Tipo de trayecto: Los conductores de trayectos internacionales tienen menos probabilidad de haber acudido al médico (Gráfico 3.1.3-2); coincidiendo así con el resultado anterior donde el menor número de consultas médicas se da entre los conductores que manifiestan más quejas sobre el *número de horas de conducción*.

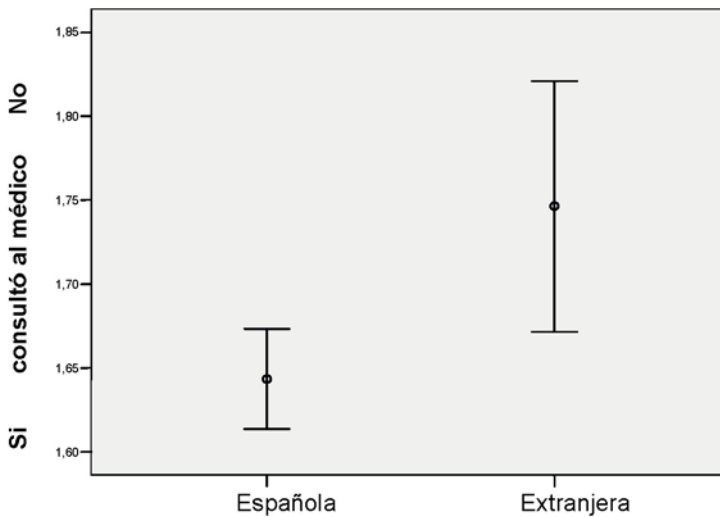
El hecho que los conductores con trayectos internacionales y con mayor número de horas de conducción realicen menos consultas al médico podría deberse al mayor número de kilómetros a realizar, el horario y la movilidad geográfica que dificultarían el acceso de los mismos a la consulta médica.

■ **Gráfico 3.1.3-2.** Tipo de trayecto y consultas al médico



2. **Determinantes Sociodemográficos:** La edad del conductor no influye en la mayor o menor frecuencia de visitas al médico pero sí la distinta nacionalidad. En general los conductores de nacionalidad extranjera acuden de forma significativa con menos frecuencia al médico que los conductores de nacionalidad española aunque para valorar correctamente este resultado sería necesario conocer la accesibilidad de los conductores extranjeros al sistema sanitario (Gráfico 3.1.3-3).

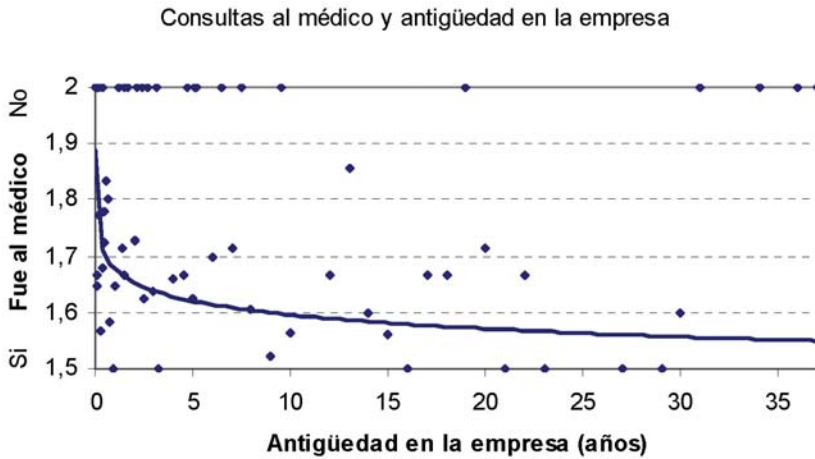
■ Gráfico 3.1.3-3. Nacionalidad y consultas al médico



3. **Determinantes relacionados con la empresa:** De los indicadores estudiados en este apartado, la antigüedad en la empresa se asocia con las consultas médicas realizadas.

En el Gráfico 3.1.3-4 se observa que los conductores con una antigüedad en la empresa inferior a 5 años acuden con menos frecuencia al médico mientras que a partir de los 10 años de antigüedad la posibilidad de haber realizado algún tipo de visita médica aumenta.

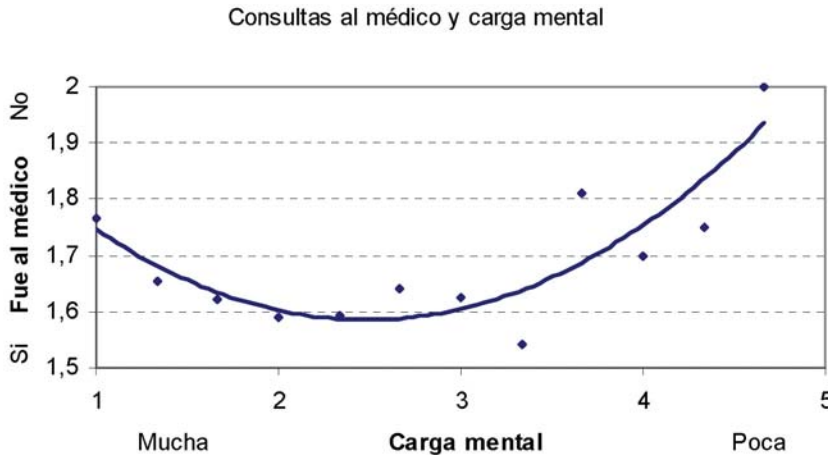
■ Gráfico 3.1.3-4. Antigüedad en la empresa y consultas al médico



4. **Determinantes relacionados con la exposición a riesgos:** De los indicadores relativos a la exposición a riesgos se observa que las consultas médicas se relacionan de forma significativa con la carga mental que soportan los conductores en el desempeño de sus tareas.

Considerada la carga mental global como la media de la frecuencia con que el conductor responde que la ejecución de su trabajo le obliga a *mantener un ritmo de trabajo elevado, un nivel de atención alto o realizar tareas repetitivas y de corta duración*, se observa que, la menor exigencia mental se relaciona con una menor probabilidad de haber tenido que acudir al médico durante el año anterior mientras que la exposición a niveles de carga mental media (2-4) se relaciona con una mayor frecuencia de visitas médicas (Gráfico 3.1.3-5).

■ Gráfico 3.1.3-5. Relación entre consultas al médico y carga mental



Cuando se analizan de manera independiente los distintos indicadores de carga mental, se obtienen diferentes relaciones con la probabilidad de acudir al médico. Así, a medida que aumenta el *nivel de atención requerido*, aumenta la probabilidad de haber acudido al médico, sin embargo, los conductores que declaran tener un *ritmo de trabajo elevado*, han acudido al médico en menor medida (Tabla 3.1.3-2).

■ **Tabla 3.1.3-2.** Relación entre aspectos de la carga mental e ir al médico

	B	E.T.	Significación	Exp(B)
Mantener un nivel de atención alto	,265	,101	,008	1,303
Mantener un ritmo de trabajo elevado	-,166	,060	,006	,847
Hacer tareas muy repetitivas	-,097	,054	,070	,908
Constante	,945	,176	,000	2,573

Del análisis multivariante final se desprende que los conductores que realizan trayectos internacionales, tienen menos antigüedad en la empresa y valoran de forma más positiva las condiciones del trayecto que se encuentran realizando en el momento de la entrevista, acuden con menos frecuencia al médico (Tabla 3.1.3-3).

■ **Tabla 3.1.3-3.** modelo de regresión multivariante en consultas al médico

	B	E.T.	Wald	gl	Sig.	Exp.(B)
Tipo de trayecto (Internacional)	,393	,163	5,841	1	,016	1,481
Quejas con el trayecto	-,411	,108	14,403	1	,000	,663
Antigüedad en la empresa	-0,27	,011	5,823	1	,016	,973
Constante	1,637	,397	17,003	1	,000	5,139

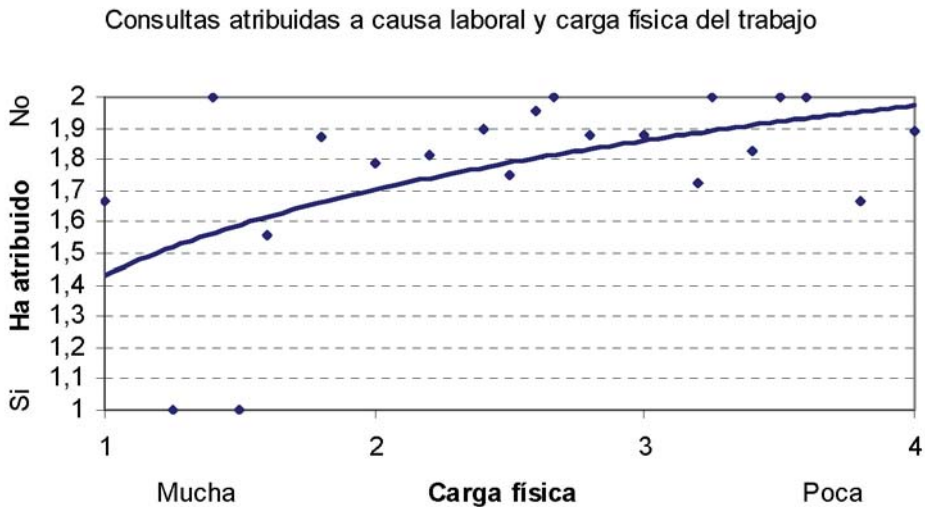
3.1.4. Consultas relacionadas con el trabajo

Las consultas al médico que el conductor atribuye a causas laborales se estudian de la misma manera que las consultas al médico de carácter general, es decir, inicialmente de forma desagregada y para el análisis multivariante final de manera dicotómica, como si hubiera habido al menos una consulta médica atribuida al trabajo o no.

De todos los factores analizados que pueden guardar relación con las consultas al médico derivadas del trabajo se observa relación con la carga física, de tal manera que a mayor carga física mayor probabilidad de haber realizado una consulta atribuible a causa laboral durante el último año (Gráfico 3.1.4-1).

Esta relación se debe a la combinación de los cinco indicadores de carga física, es decir, el conductor sometido en el desempeño de su trabajo a la confluencia de *permanecer en posturas dolorosas, mantener una misma postura, levantar o desplazar cargas, realizar una fuerza importante y realizar movimientos de manos o brazos muy repetitivos* acude con más frecuencia al médico por motivos de salud relacionados con el trabajo.

■ Gráfico 3.1.4-1. Relación entre carga física y consultas médicas atribuidas al trabajo



3.1.5. Reducción de la actividad laboral

La probabilidad de haber tenido que reducir la actividad laboral en las dos últimas semanas se relaciona con todas las variables que, de manera independiente ya han mostrado asociación.

Así, a mayor exigencia física, mayor frecuencia en el manejo de productos tóxicos o peligrosos y mayor frecuencia de la obligación de trabajar en días festivos, mayor probabilidad de haber tenido que reducir la actividad (Tabla 3.1.5-1).

■ **Tabla 3.1.5-1.** Modelo de regresión multivariante en reducción de la actividad laboral

	B	E.T.	Significación	Exp(B)
Carga física	,923	,347	,008	2,516
Trabajar los domingos (nunca)			,024	
Muy frecuente	-2,173	,713	,002	,114
Frecuentemente	16,646	3853,716	,997	42
Ocasionalmente	-1,019	,634	,108	,361
Manejo de productos tóxicos (nunca)			,020	
Muy frecuente	-2,172	,840	,010	,114
Frecuentemente	-1,586	,724	,029	,205
Ocasionalmente	-,584	,684	,393	,558
Constante	2,928	1,010	,004	18,698

3.1.6. Consumo de medicamentos

El consumo de medicamentos está relacionado inicialmente con un número importante de factores de exposición.

1. **Factores del trayecto actual:** Realizar trayectos de carácter nacional o internacional no influye en el consumo de medicamentos pero sí el grado de satisfacción del conductor con respecto al mismo de tal forma que cuantas más quejas manifiesta sobre el trayecto en el momento de la entrevista mayor probabilidad de haber consumido algún medicamento.
2. **Determinantes relacionados con la empresa:** Los conductores autónomos consumen más medicamentos que los asalariados coincidiendo con la peor percepción del estado de salud observada en los resultados anteriores.
3. **Determinantes relacionados con la exposición a riesgos:** Trabajar bajo una carga mental importante o estar expuesto a sustancias tóxicas no se asocia estadísticamente al consumo de medicamentos a diferencia de quienes manifiestan que su trabajo les obliga a soportar una frecuente carga física o recorrer un mayor número de kilómetros al año que consumen mas medicación de forma estadísticamente significativa.

Si analizamos el perfil de aquellos conductores que trabajan bajo una importante carga física estos presentan una peor percepción del estado de salud, realizan más consultas médicas atribuidas al trabajo, limitan más su actividad laboral y finalmente consumen más medicamentos.

4. **Determinantes relacionados con el horario de trabajo:** En este caso se observa un mayor consumo de medicamentos entre los conductores que trabajan un mayor número de horas a la semana ya sea por conducción o por labores de carga y descarga, trabajan con mayor frecuencia sábados y festivos y pasan un mayor número de noches a la semana fuera de casa por causas laborales.

En el análisis multivariante, el consumo de medicamentos se relaciona con la situación laboral (mayor consumo entre autónomos), la carga física que soporta el conductor en el desempeño de su trabajo (a mayor carga física más probabilidad de consumir medicamentos) y el mayor número de noches que por término medio duerme al mes fuera (Tabla 3.1.6-1).

■ **Tabla 3.1.6-1.** Modelo de regresión multivariante en consumo de medicamentos

	B	E.T.	Significación	Exp(B)
Situación laboral	-,249	,091	,006	,780
Carga física*	,230	,112	,040	1,258
Noches al mes que duerme fuera de casa	-,032	,009	,000	,968
Constante	2,722	,570	,000	15,213

* puntuación menor, más carga física

3.2. ESTUDIO COMPARATIVO CON LA ENCUESTA NACIONAL DE SALUD 2003

Tras el análisis de los determinantes de salud dentro del Sector del Transporte, se ha realizado un análisis más detallado comparando los Conductores de la Encuesta de Transporte con No Conductores.

Para ello, se ha creado una nueva base de datos integrada por la muestra de Conductores y por una submuestra de la Encuesta Nacional de Salud, con las condiciones ya comentadas en el apartado de metodología, lo que permite realizar un análisis comparativo del comportamiento de las variables factores o determinantes de salud y de las variables de efecto en el colectivo de conductores frente a un colectivo de referencia de trabajadores de otros sectores de actividad.

3.2.1. Análisis de variables factores

3.2.1.1. Comportamiento de las poblaciones estudiadas en relación con la edad

En la Tabla 3.2.1.1-1 puede apreciarse que la edad media en la población de referencia, submuestra de la Encuesta Nacional de Salud (ENS), es algo superior a la edad media de los Conductores (40,32 años frente a 39,96 años, respectivamente), si bien esta diferencia no es estadísticamente significativa ($p=0,26$).

■ **Tabla 3.2.1.1-1.** Edad media de ambas poblaciones

Profesión	N	Media	t-test
Submuestra-ENS (no conductores)	5.168	40,32	P>0,05
Conductores	1.103	39,96	

Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra ENS-2003

Sin embargo, la consideración de que la edad es uno de los factores conocidos con mayor grado de influencia en los diferentes indicadores de salud y que puede influir, a su vez, en los resultados de análisis posteriores, hace conveniente profundizar en el análisis del comportamiento de la edad y sus diferencias en las dos poblaciones.

Las Tabla 3.2.1.1-2, Tabla 3.2.1.1-3 y la Gráfica 3.2.1.1-1, muestran los resultados relativos a la comparación del comportamiento de las distribuciones de la Edad en ambos grupos.

■ **Tabla 3.2.1.1-2.** Profesión y edad-estadísticos descriptivos y prueba de Kolmogorov-Smirnov (contraste de normalidad)

EDAD	N	Asimetría		Curtosis	
		Estadístico	Error típico	Estadístico	Error típico
Conductores	1103	,386	,074	-,507	,147
Pob. referencia	5168	,110	,034	-,645	,068
EDAD	Mínimo	Máximo	Percentiles		
			25	50 (Mediana)	75
Conductores	21	64	33,00	39,00	46,00
Pob. referencia	18	64	32,00	40,00	48,00
EDAD		Conductores		Submuestra-ENS (no conductores)	
Parámetros normales	Media	39,96		40,32	
	Desviación típica	9,308		10,650	
Z de Kolmogorov-Smirnov		2,157		2,501	
Sig. asintót. (bilateral)		,000		,000	

De los resultados de la Tabla 3.2.1.1-2 puede deducirse que la edad en ambas poblaciones no se comporta como una variable normal (test de Kolmogorov-Smirnov), pero también se observan diferencias entre conductores y población de referencia.

En este sentido, ambas poblaciones muestran una curva normal con un aplanamiento relevante (aplanamiento de la curtosis) siendo superior en la población de referencia mientras que la asimetría sólo es relevante en el grupo de Conductores (asimetría positiva hacia las edades más jóvenes). A ello se añade que la edad mínima difiere en ambos grupos (18 años en la población de referencia frente a 21 en Conductores), y que la Mediana y tercer cuartil son superiores en la población de referencia.

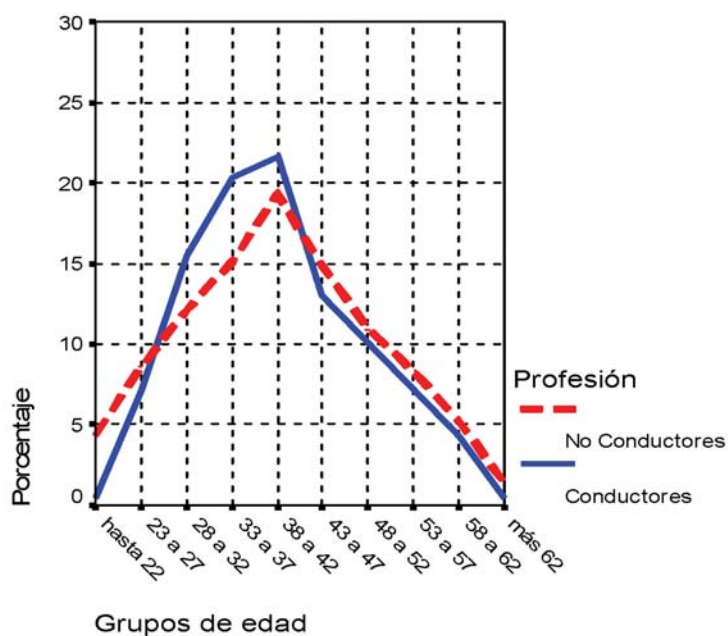
Todo ello, así como el aspecto de la distribución porcentual comparada de la Tabla 3.2.1.1-3, nos indica que el aspecto del comportamiento comparado de la edad en ambos grupos es el representado en la Gráfica 3.2.1.1-1 que, fundamentalmente, pone de manifiesto que en Conductores tanto las edades muy bajas y especialmente las edades muy altas son las que tienen una menor representación.

Estos datos reflejan que la vida laboral de los conductores de transporte de mercancías es más corta que la vida laboral de la población de referencia, siendo esta diferencia estadísticamente representativa.

■ **Tabla 3.2.1.1-3.** Distribución de la edad por profesión

Grupos de edad	Conductores		Submuestra-ENS (no conductores)	
	Frecuencia	%	Frecuencia	%
Menos de 23 años	5	0,5	226	4,4
Entre 23 y 27 años	78	7,1	442	8,6
Entre 28 y 32 años	171	15,5	625	12,1
Entre 33 y 37 años	224	20,3	779	15,1
Entre 38 y 42 años	238	21,6	996	19,3
Entre 43 y 47 años	144	13,1	765	14,8
Entre 48 y 52 años	112	10,2	566	11,0
Entre 53 y 57 años	79	7,2	428	8,3
Entre 58 y 62 años	47	4,3	269	5,2
Más de 62 años	5	0,5	72	1,4
Total	1103	100,0	5.168	100,0

Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra ENS-2003

■ **Gráfica 3.2.1.1-1.** Distribución de la edad por profesión

3.2.1.2. Comportamiento de las poblaciones estudiadas en relación con la situación laboral (asalariado, autónomo)

Respecto a la situación laboral, en la Tabla 3.2.1.2-1 se refleja que el porcentaje de trabajadores autónomos es superior entre los Conductores (22,8% frente a 15,5%), siendo la diferencia claramente significativa.

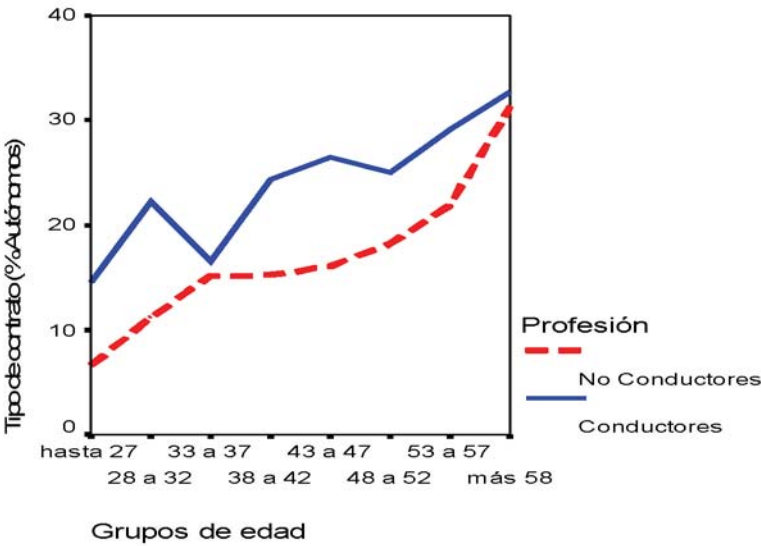
■ **Tabla 3.2.1.2-1.** Distribución de trabajadores asalariados y autónomos según actividad profesional

Profesión	Situación laboral		
	Asalariado	Autónomo	Total
Submuestra-ENS (no conductores)	3.978	731	4.709
	84,5%	15,5%	100,0%
Conductores	852	251	1.103
	77,2	22,8%	100,0%

p<0,05
Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra ENS-2003

En la Gráfica 3.2.1.2-1 se observa la variación del porcentaje de trabajadores autónomos con la edad, siendo siempre, el número de trabajadores autónomos, superior en conductores.

■ **Gráfica 3.2.1.2-1.** Evolución del % de trabajadores autónomos según edad y actividad



Estos resultados ponen de manifiesto una estructura sectorial en la que el mayor peso de trabajadores autónomos supone una mayor complejidad en el desarrollo de actuaciones preventivas.

3.2.1.3. Comportamiento de las poblaciones estudiadas en relación con la Nacionalidad

En la Tabla 3.2.1.3-1 puede apreciarse una mayor presencia de trabajadores extranjeros en la actividad de transporte (12% frente a 4,3%), siendo esta diferencia claramente significativa.

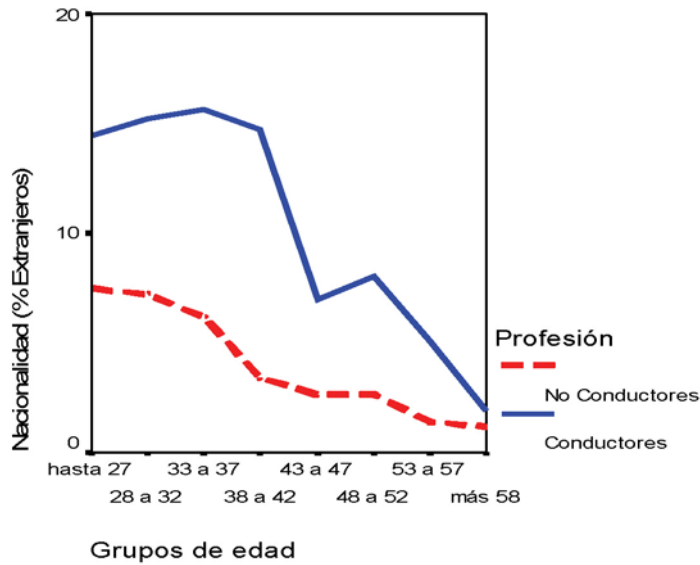
■ **Tabla 3.2.1.3-1.** Distribución de ambas poblaciones según nacionalidad

Profesión	Nacionalidad		
	Española	Extranjera	Total
Submuestra-ENS (no conductores)	4.946	222	5.168
	95,7%	4,3%	100,0%
Conductores	971	132	1.103
	88,0%	12,0%	100,0%
Total	5.917	354	6.271

p<0,05
Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra ENS-2003

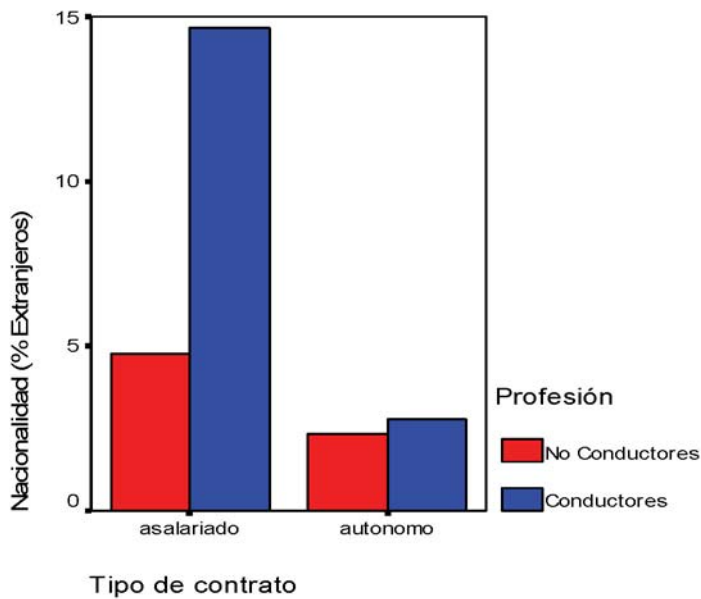
La Gráfica 3.2.1.3-1 describe como varía el porcentaje de trabajadores extranjeros con la edad. La diferencia mayor de este porcentaje se produce en rangos de edades más jóvenes, hasta la edad de 43 años, igualándose prácticamente en edades superiores a 57 años.

■ **Gráfica 3.2.1.3-1.** % de trabajadores extranjeros según edad y actividad profesional



La Gráfica 3.2.1.3-2 muestra que la presencia de trabajadores extranjeros en el sector del transporte se produce fundamentalmente por su presencia en el segmento de trabajadores asalariados.

■ **Gráfica 3.2.1.3-2.** Trabajadores extranjeros según situación laboral y actividad profesional



La mayor presencia de trabajadores extranjeros, representa también un hecho diferencial del sector que requiere de esfuerzos adicionales desde el punto de vista preventivo.

3.2.1.4. Comportamiento de las poblaciones estudiadas en relación con el hábito de fumar

Respecto al hábito de fumar, la Tabla 3.2.1.4-1 y Gráfica 3.2.1.4-1 ponen de manifiesto una mayor frecuencia de este hábito entre conductores. El 53,7% de los conductores consumen de forma habitual tabaco, cifras de consumo que en la población de referencia se da en un 40%, siendo esta diferencia estadísticamente significativa.

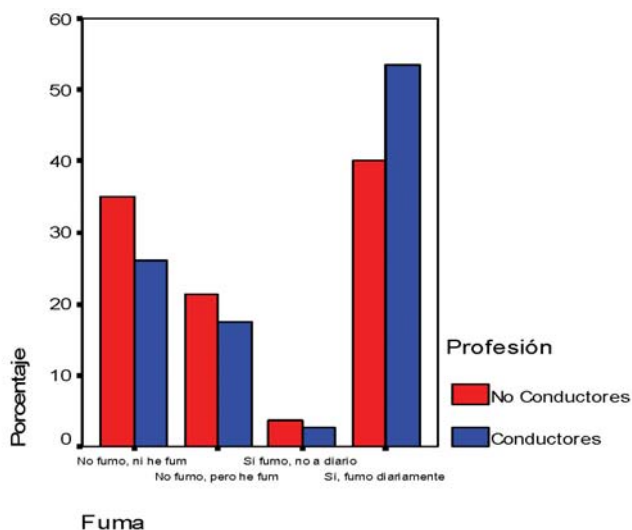
■ **Tabla 3.2.1.4-1.** Distribución del hábito tabáquico en ambas poblaciones

	No fumo, ni he fumado nunca	No fumo, pero he fumado	Sí fumo, pero no diariamente	Sí, fumo diariamente	Total
Submuestra-ENS (no conductores)	1.811	1.102	187	2.068	5.168
	35,0%	21,3%	3,6%	40,0%	100,0%
Conductores	288	192	29	590	1.099
	26,2%	17,5%	2,6%	53,7%	100,0%

$p < 0,05$

Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra ENS-2003

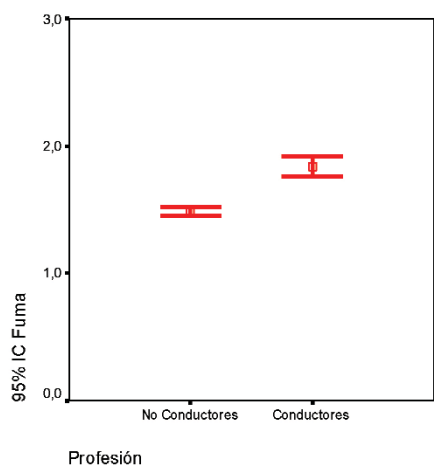
■ **Gráfica 3.2.1.4-1.** Hábito de fumar según actividad profesional



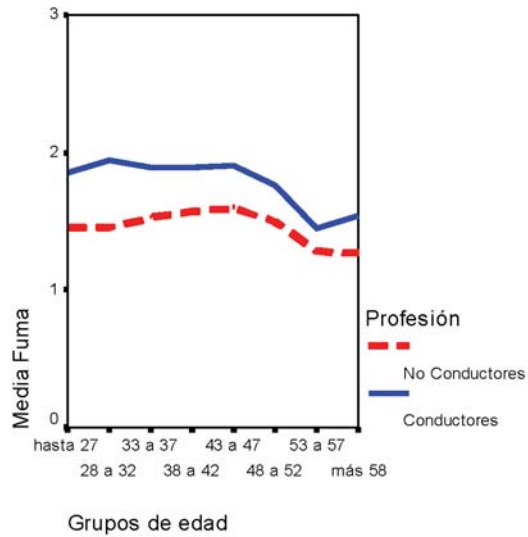
Estas diferencias apreciadas en el análisis cualitativo del hábito de fumar se mantienen al realizar un análisis cuantitativo (Gráfica 3.2.1.4-2), mediante el test de la t de Student o el test no paramétrico de Mann-Whitney, más adecuado para datos ordinales ($p<0,001$ en ambos casos).

En la Gráfica 3.2.1.4-3 se describe cómo se comporta el valor medio de fumar en ambos grupos profesionales al variar la edad. Lo más destacable es que, aunque por término medio los Conductores fuman más a todas las edades, el hábito de fumar disminuye progresivamente con la edad en ambas poblaciones.

■ **Gráfica 3.2.1.4-2.** Intervalos de confianza para el 95% del hábito de fumar por actividad profesional



■ **Gráfica 3.2.1.4-3.** Evolución del hábito de fumar y edad del trabajador según actividad profesional



Estos resultados ponen de manifiesto la necesidad de desarrollar de una forma más intensa programas de promoción de la salud y de apoyo a la deshabituación tabáquica.

3.2.1.5. Comportamiento de las poblaciones estudiadas en relación con las horas de sueño

Las horas dedicadas al sueño se analizan tanto de forma cuantitativa como cualitativa estratificada en tres clases: dormir menos de 7 horas, dormir entre 7 y 9 horas y dormir más de 9 horas.

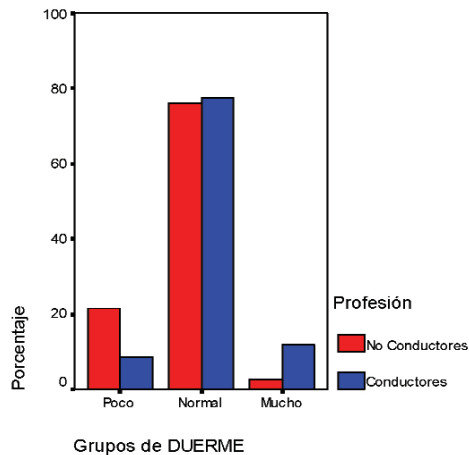
La Tabla 3.2.1.5-1 y Gráfica 3.2.1.5-1 indican que los Conductores duermen más que los No Conductores. Sí en la población de referencia el 21,4% de los trabajadores duermen menos de 7 horas, sólo el 8,9% de los Conductores manifiestan dormir este número de horas.

■ **Tabla 3.2.1.5-1.** Distribución de horas de sueño en ambos grupos

	Menos de 7 horas	Entre 7 y 9 horas	Más de 9 horas	Total
Submuestra-ENS (no conductores)	1.104	3.928	136	5.168
	21,4%	76,0%	2,6%	100,0%
Conductores	96	855	132	1.083
	8,9%	78,9%	12,2%	100,0%

Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra ENS-2003

■ **Gráfica 3.2.1.5-1.** Distribución de horas de sueño según actividad profesional



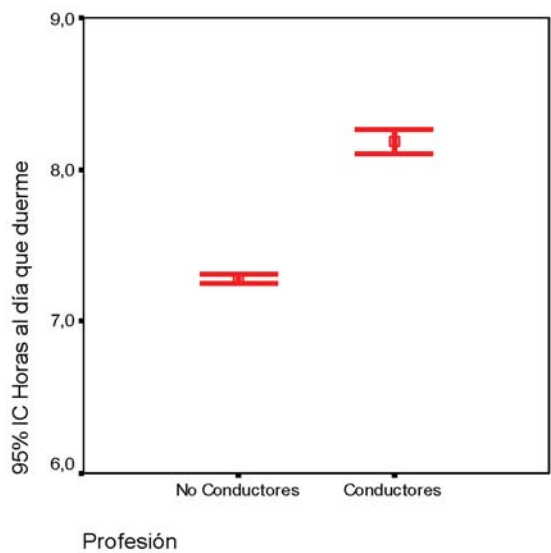
En la Tabla 3.2.1.5-2 y Gráfica 3.2.1.5-2 se observa que la diferencia encontrada entre las dos poblaciones en el análisis cualitativo resulta, también, estadísticamente significativo al realizar el análisis cuantitativo.

■ **Tabla 3.2.1.5-2.** Media de horas de sueño según actividad profesional

Profesión	N	Media	t-test
Submuestra-ENS (no conductores)	5.168	7,283	p<0,05
Conductores	1.083	8,186	

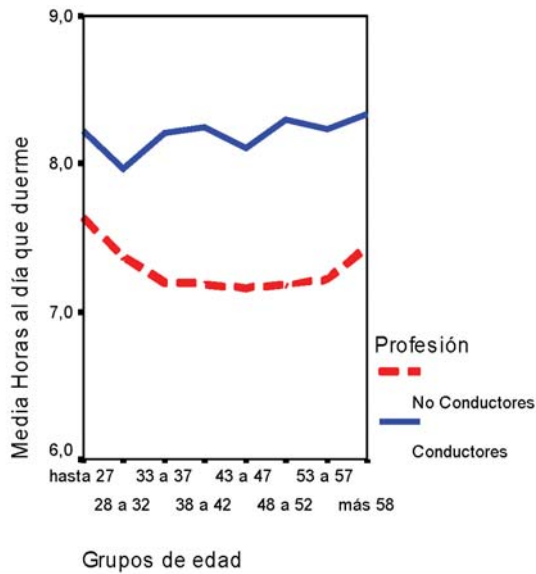
Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra ENS-2003

■ **Gráfica 3.2.1.5-2.** Intervalos de confianza para las horas de sueño según actividad profesional



En la Gráfica 3.2.1.5-3 se describe las horas de sueño en función de la edad en ambos grupos profesionales, observándose un comportamiento diferente entre los dos grupos. Mientras que los Conductores tienden a dormir más con la edad, en los No Conductores hay una franja intermedia de edad donde, por término medio, se destinan menos horas al sueño.

■ **Gráfica 3.2.1.5-3.** Evolución de las horas de sueño según edad y profesión



3.2.2. Análisis de indicadores de salud

3.2.2.1. Estado de Salud Percibido

La Tabla 3.2.2.1-1 indica un distinto comportamiento de los niveles de Salud percibidos entre ambos grupos profesionales, diferencia que resulta estadísticamente significativa ($p < 0,001$).

■ **Tabla 3.2.2.1-1.** Distribución del estado de salud percibido según actividad profesional

	Submuestra-ENS (no conductores)	Conductores
Muy buena	696 13,5%	236 21,4%
Buena	3.652 70,7%	622 56,4%
Regular	697 13,5%	217 19,7%
Mala	108 2,1%	23 2,1%
Muy mala	15 ,3%	4 ,4%
Total	5.168 100,0%	1.102 100,0%

$p < 0,05$.

Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra ENS-2003

Este hecho indica una posible interacción entre profesión y otras variables condicionantes del estado de salud o de su percepción. En este sentido, se estudia la existencia de una interacción entre actividad profesional con *Edad* y con las *Horas de Sueño*, dado que en el análisis previo estas dos variables tenían un diferente comportamiento en los Conductores frente a los No Conductores.

En este análisis se ha considerado también la influencia de otros factores que pueden influir en la percepción del estado de salud tales como la *situación laboral* (autónomo, asalariado) y el *consumo de tabaco*.

En la Tabla 3.2.2.1-2 se presentan los resultados del análisis de Regresión Lineal Múltiple donde se ha tenido en cuenta la interacción entre *Edad* y *Profesión*, *Horas de Sueño* y *Profesión* e influencia de la *situación laboral* y *consumo de tabaco*.

■ **Tabla 3.2.2.1-2.** Resumen y coeficientes del modelo con todos los factores relevantes

R	R cuadrado	R cuadrado corregida	Error típ. de la estimación
,174	,030	,029	,630

	Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
Regresión	71,559	9	7,951	20,053	,000
Residual	2290,939	5778	,396		
Total	2362,498	5787			

Variables predictoras	Coeficientes no estandarizados		Coeficientes estandarizados	t	Sig.
	B	Error típ.	Beta		
(Constante)	2,274	,138		16,524	,000
BASE (Profesión)	-,247	,375	-,151	-,659	,510
EDAD	-,012	,006	-,189	-1,991	,047
EDAD2	,0002	,000	,319	3,361	,001
BASE*EDAD	,043	,017	1,079	2,495	,013
BASE*EDAD2	-,0005	,000	-,616	-2,610	,009
DUERME (Horas al día)	-,029	,008	-,053	-3,398	,001
BASE*DUERME	-,069	,017	-,350	-4,009	,000
FUMA	,023	,006	,048	3,671	,000
CONTRATO	,047	,022	,028	2,095	,036

Variable dependiente: Salud percibida

Estos resultados reflejan que el nivel de salud medio percibido va a depender de la profesión (conductor/ no conductor) al considerar sus interacciones con las variables *Edad* y *Horas de Sueño*, controlados los factores de *situación laboral* (*trabajador autónomo o asalariado*) y el *consumo de tabaco*, los dos con una influencia similar en ambos grupos profesionales.

Los resultados del análisis de la interacción de la actividad profesional con la *Edad* ponen de manifiesto que la actividad de la conducción influye de forma significativa y en un sentido negativo en la percepción del estado de Salud (Tabla 3.2.2.1-3).

■ **Tabla 3.2.2.1-3.** Resumen y coeficientes del modelo de regresión (salud según edad y actividad profesional)

R	R cuadrado	R cuadrado corregida	Error típ. de la estimación
,135	,018	,018	,629

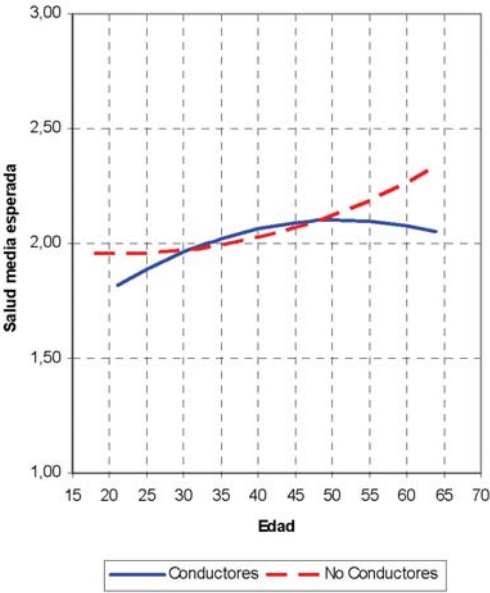
	Suma de cuadrados	gl	Media cuadrática	F	Sig.
Regresión	46,385	5	9,277	23,430	,000
Residual	2480,165	6264	,396		
Total	2526,550	6269			

Variables predictoras	Coeficientes no estandarizados		Coeficientes estandarizados	t	Sig.
	B	Error típ.	Beta		
(Constante)	2,057	,109		18,799	,000
BASE (Profesión)	-,771	,342	-,463	-2,258	,024
EDAD	-,009	,006	-,153	-1,685	,092
EDAD2	,0002	,000	,289	3,178	,001
BASE*EDAD	,041	,017	1,018	2,443	,015
BASE*EDAD2	-,0005	,000	-,593	-2,609	,009

Variable dependiente: Salud percibida

La Gráfica 3.2.2.1-2 representa la evolución de la Salud media percibida esperada en cada Profesión y Edad aplicando la anterior ecuación de Regresión Múltiple.

■ **Gráfica 3.2.2.1-2.** Salud media esperada por edad y actividad profesional



Estos datos revelan que, si bien en ambas poblaciones el nivel de Salud percibida empeora con la edad, el profesional de la conducción se incorpora a su actividad laboral con una mejor percepción de su estado de Salud, produciéndose un empeoramiento mayor en las edades intermedias (tras pasar los 30 años hasta antes de llegar a los 50 años), mientras que en las edades muy altas son los No Conductores quienes manifiestan peor estado de salud.

El hecho que los conductores manifiesten una mejor salud media en el grupo de mayor edad parece reflejar la existencia de un *"efecto del trabajador sano"* consecuencia de un proceso de selección por el que los trabajadores con peor estado de salud dejarían la actividad (al menos los del transporte de largo recorrido) quedando en activo aquellos conductores con un mejor estado de salud.

3.2.2.2. Limitación de la actividad laboral por motivos de salud

La Tabla 3.2.2.2-1 refleja que la Limitación de la actividad laboral, medida como ausencia al trabajo por motivos de salud es significativamente superior en los No Conductores.

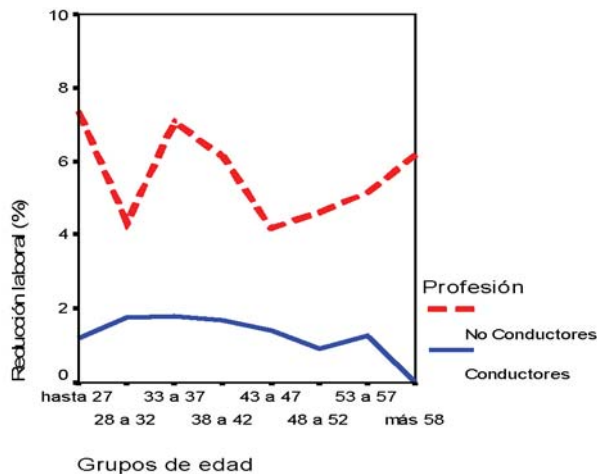
■ **Tabla 3.2.2.2-1.** Tipo de profesión y limitación de la actividad laboral

	Limitación de la Actividad laboral		
	No	Sí	Total
Submuestra-ENS (no conductores)	4.875	293	5.168
	94,3%	5,7%	100,0%
Conductores	1.080	16	1.096
	98,5%	1,5%	100,0%

$p < 0,05$

Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra ENS-2003

Analizado la influencia de la edad sobre la limitación de la actividad laboral (Gráfica 3.2.2.2-1), observamos un comportamiento diferente entre Conductores y No Conductores, de tal forma que mientras que en la población de No Conductores, a partir de los 43 años se incrementa, de forma constante, la frecuencia de haber sufrido una limitación de la actividad laboral durante las dos últimas semanas, en los conductores se da una situación inversa, ya que a partir de los 43 años va siendo menos frecuente la limitación de la actividad laboral con respecto a edades menores.

■ **Gráfica 3.2.2.2-1.** Limitación de la actividad laboral según tipo de actividad profesional y grupo de edad

La tendencia reflejada en el colectivo de Conductores se caracteriza por una mayor regularidad, en la que la limitación de la actividad laboral es mayor en el intervalo de 32 a 48 años, con una tendencia decreciente progresiva, hasta el límite inferior a edades superiores a 58 años.

Entre No Conductores la tendencia es irregular hasta edades entre 43 y 47 años a partir de la cual en lugar de disminuir se incrementa de forma continuada y manifiesta, marcando un comportamiento claramente diferenciado con respecto a los Conductores.

Los resultados de la limitación de la actividad laboral, reflejan un menor absentismo laboral en el colectivo de Conductores cuyo origen es de difícil interpretación. Sin embargo, considerando el resultado de los análisis realizados anteriormente sobre el nivel de Salud percibida, este menor absentismo puede estar reflejando una mayor dificultad para que un conductor se ausente del puesto de trabajo por motivos de salud, dado la especial organización de trabajo consecuente con las características específicas del sector, como dificultades de sustitución, mayor movilidad y una jornada de trabajo prolongada que implica un alejamiento tanto de lugar de residencia como de los centros de asistencia sanitaria.

Es interesante resaltar que la causa más frecuente de limitación de la actividad laboral en conductores se debió, principalmente al *"Dolor de huesos, de columna o de las articulaciones"* (26,7%), mientras que en no conductores lo fueron *"Problemas de garganta, tos, catarro o gripe"*.

3.2.2.3. Consumo de Medicamentos y automedicación

En la Tabla 3.2.2.3-1 puede apreciarse que el Consumo de medicamentos es significativamente menor en Conductores (17% frente a 38,8% no conductores), diferencia que se incrementa en los grupos de mayor edad (Gráfica 3.2.2.3-1).

Tabla 3.2.2.3-1. Consumo de medicamentos y actividad profesional

	Consumo de medicamentos		
	No	Sí	Total
Submuestra-ENS (no conductores)	3.162	2.006	5.168
	61,2%	38,8%	100,0%
Conductores	915	188	1.103
	83,0%	17,0%	100,0%
Total	4.077	2.194	6.271

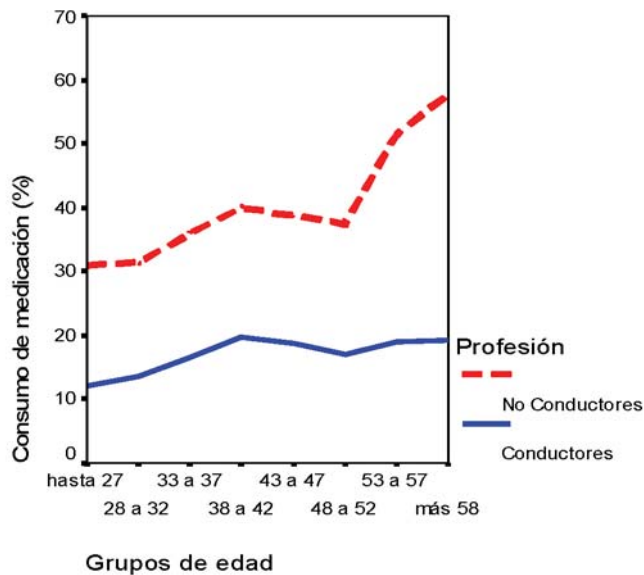
p<0,05
Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra ENS-2003

El análisis por Edad revela una interacción entre consumo de medicamentos y profesión, de tal forma que la edad influye como factor determinante del consumo de medicamentos en No Conductores, es decir con los años existe un mayor número de trabajadores que consumen medicamentos, consecuencia de un deterioro progresivo de la salud.

Esta tendencia no se observa en Conductores donde el consumo de medicamentos se da de forma más frecuente en edades intermedias, siendo menor entre conductores jóvenes (Gráfica 3.2.2.3-1).

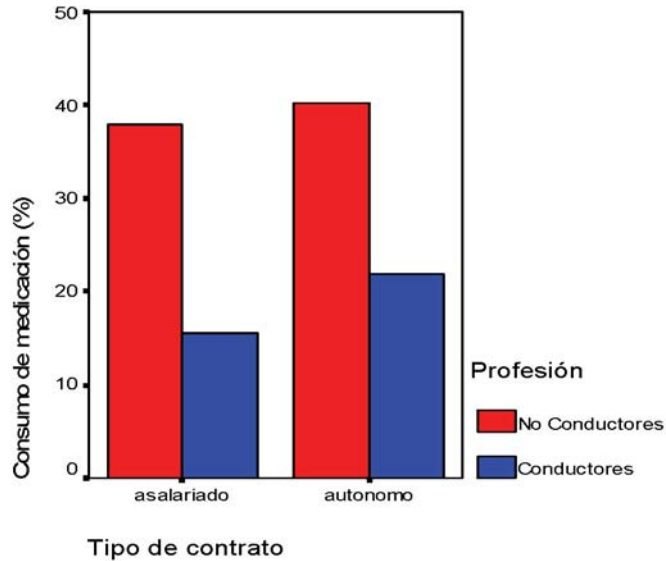
Estos resultados ponen de manifiesto que en el consumo de medicamentos en Conductores, no parece tener tanta influencia la Edad. El consumo de medicamentos en este colectivo, puede obedecer a otros factores relacionados con estilos de vida o condiciones de trabajo no relacionados con el deterioro de la salud atribuible a la Edad.

■ **Gráfica 3.2.2.3-1.** Consumo de medicamentos según grupo de edad y actividad profesional



Dentro de los conductores, la situación laboral parece influir en el consumo de medicamentos, de tal forma que los conductores autónomos consumen medicamentos de forma más frecuente (Gráfico 3.2.2.3-2).

■ **Gráfica 3.2.2.3-2.** Consumo de medicamentos según situación laboral y actividad profesional



En cuanto a la diferencia del hábito de automedicación, la Tabla 3.2.2.3-2, muestra, que a pesar de no registrarse una diferencia estadísticamente significativa entre ambos colectivos, existe una tendencia a menor autoconsumo en Conductores (39,4% frente a 44,6% en no conductores).

■ **Tabla 3.2.2.3-2.** Práctica de automedicación según tipo de actividad profesional

	Automedicación		
	No	Sí	Total
Submuestra-ENS (no conductores)	1.112	894	2.006
	55,4%	44,6%	100,0%
Conductores	114	74	188
	60,6%	39,4%	100,0%
Total	1.226	968	2.194

p>0,05
Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra ENS-2003

Los resultados del análisis de consumo de medicamentos señalan un menor consumo y una menor práctica de la automedicación en el colectivo de conductores, aspecto especialmente de interés al considerar la actividad de la conducción y la influencia de algún tipo de tratamiento médico sobre la capacidad de conducir.

Parece interesante resaltar que la mayor frecuencia de Consumo de medicamentos en Conductores (34,6%), tiene como causa el *"Dolor de huesos, de columna o de las articulaciones"* siendo incluso superior a la indicada en No Conductores para esta misma causa (33,2%).

3.3. ESTUDIO COMPARATIVO DEL SECTOR CON LA V ENCT

Del estudio comparativo con los datos de la V ENCT se pretende contrastar indicadores de salud tales como los accidentes de trabajo y consultas al médico en conductores y población de referencia así como la influencia en ellos de factores relacionados con la actividad laboral (antigüedad, tipo de contrato, exposición a riesgos y ritmo de trabajo).

En la Tabla 3.3-1 se muestran los resultados en el conjunto de la población y en las submuestras de conductores y población trabajadora de referencia, en relación con los accidentes de trabajos sufridos en los dos últimos años, consultas médicas y consultas médicas atribuidas al trabajo.

■ **Tabla 3.3-1.** Descripción de resultados en las poblaciones de estudio

		Total	Submuestra VENCT	Conduc- tores	Dif de % sobre el total	Razón de prevalencia	p
	Individuos	4.645	3.516	1.129			
Accidentes de Trabajo	NO	3.888	2.896	992			
	SI	752	617	135			
	%	16,2%	17,6%	12,0%	-5,6	0,68	<0,0001
Visitas al Médico	NO	2.274	1.539	735			
	SI	2.350	1.964	386			
	%	50,8%	56,1%	34,4%	-21,6	0,61	<0,0001
Visitas al Médico atribuidas al trabajo	NO	1.633	1.397	236			
	SI	679	538	141			
	%	29,4%	27,8%	37,4%	9,6%	1,35	<0,0003

Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra V ENCT

Estos resultados revelan en la muestra de conductores, una menor prevalencia en el número de accidentes de trabajo (-5,6 puntos de %) y en el número de consultas al médico (-21,6 puntos de %) pero un mayor porcentaje en las consultas médicas atribuidas al trabajo (9,6 puntos de %).

3.3.1. *Análisis de las variables factores*

Dado que se encontraron diferentes factores que influyen en la salud de los trabajadores al observar las diferencias encontradas entre la población de conductores y el resto de trabajadores, se analizaron aquellos que podrían afectar a la salud o las consultas médicas tales como la edad, la antigüedad en la empresa, la vida laboral, o la situación laboral.

Para cada una se siguió el siguiente procedimiento de análisis:

- 1) Estudiar la relación entre el factor y los grupos de trabajadores: Comparando la distribución del factor en cada uno de los dos grupos de trabajadores, considerando que si el factor estuviera similarmente distribuido no podría explicar las diferencias de salud entre los grupos.
- 2) Para cada variable de salud se observó su relación con el factor, calculando la frecuencia de cada Variable Resultado (VR) en cada grupo del factor (FC) (VR | FC). Si la VR se da con similar frecuencia (riesgo) en todos los grupos del factor entonces este factor no puede explicar las diferencias entre los grupos de trabajadores.
- 3) Análisis estratificado: En cada Estrato del factor se estudió la relación entre grupo de trabajo y cada VR calculando la diferencia de riesgo (DR), riesgo relativo (RR) y la significación estadística.

3.3.1.1. *Edad*

La distribución por edad refleja una estructura poblacional diferente entre conductores y no conductores. Dentro de la población de conductores existe una mayor presencia de trabajadores de edades intermedias (de 36 a 50 años) mientras que los grupos de edad de menos de 36 años y mayores de 51 años tienen una menor representación en este colectivo (Tabla 3.3.1.1-1).

■ **Tabla 3.3.1.1-1.** Distribución de la población estudiada según grupo de edad

	N	18 a 25	26 a 30	31 a 35	36 a 40	41 a 45	46 a 50	51 a 55	56 a 60	>60	p
Submuestra VENCT	3.516	8,9%	15,0%	17,9%	16,8%	14,2%	10,9%	8,9%	6,1%	1,3%	
Conductores	1.111	3,4%	13,9%	16,8%	22,1%	16,6%	12,4%	6,8%	6,2%	1,8%	
Dif. %		-5,5%	-1,1%	-1,1%	5,3%	2,4%	1,5%	-2,1%	0,1%	0,5%	0,00

Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra V ENCT

La Tabla 3.3.1.1-2 pone de manifiesto las diferencias en la prevalencia total y por grupos de edad de los siguientes indicadores de salud: accidentes de trabajo, demanda sanitaria y demanda sanitaria atribuida al trabajo.

■ **Tabla 3.3.1.1-2.** Diferencia de prevalencia de distintos indicadores de salud según grupo de edad

	Total	18 a 35	36 a 50	>50	p
Accidentes de Trabajo	16,2%	3,5	-1,0	-6,1	0,0000
Visitas al Médico	50,9%	0,9	-2,3	4,1	0,0072
Visitas al Médico atribuidas al trabajo	29,4%	-2,0	2,9	-2,5	0,0311

Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra V ENCT

Estos datos revelan que:

- La frecuencia de accidentes de trabajo disminuye con la edad siendo menor para trabajadores mayores de 50 años (-6,1 puntos de %).
- A edades intermedias existe una menor frecuencia de visitas al médico (-2,3 puntos de %).
- El porcentaje relativo de visitas médicas atribuidas al trabajo es mayor en edades de 36 a 50 años (2,9 puntos de %).

La Tabla 3.3.1.1-3 muestra los resultados en los dos grupos de trabajadores de la influencia de la edad. Este análisis tiene su interés dado, por un lado, las diferencias en la distribución por edad existente entre ambos grupos y por otro el hecho de que la edad es un factor significativo como determinante de salud.

■ **Tabla 3.3.1.1-3.** Comparación de indicadores de salud entre población de referencia y conductores estratificada por edad

		Global	De 18 a 35	De 36 a 50	>50	p-Hom
Accidentes de Trabajo	Submuestra V ENCT (no conductores)	17,6%	21,0%	16,5%	11,5%	0,0000
	Conductores	12,1%	14,8%	12,2%	5,5%	0,0090
	Razón de prevalencia	0,69	0,70	0,74	0,47	0,4732
	p	0,0000	0,0059	0,0192	0,0273	
Visitas al Médico	Submuestra VENCT (no conductores)	56,1%	56,3%	54,5%	59,5%	0,1150
	Conductores	34,5%	34,1%	33,2%	39,4%	0,3360
	Razón de prevalencia	0,61	0,40	0,42	0,44	0,7551
	p	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	
Visitas al Médico atribuidas al trabajo	Submuestra VENCT (no conductores)	27,8%	26,1%	30,6%	25,2%	0,0670
	Conductores	38,0%	36,2%	40,0%	35,9%	0,7440
	Razón de prevalencia	1,37	1,61	1,51	1,66	0,8955
	p	0,0003	0,0243	0,0171	0,0905	

Niveles de más alta prevalencia

Submuestra VENCT (no conductores) Conductores

Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra V ENCT

Estos resultados ponen de manifiesto que la edad es un factor que influye en los accidentes de trabajo, de tal manera que a medida que aumenta la edad se producen menos accidentes. Sin embargo la edad no parece influir en los otros dos indicadores estudiados: visitas al médico y visitas al médico atribuidas al trabajo.

Con respecto al tipo de actividad laboral observamos que los conductores responden haber tenido menos accidentes de trabajo (12,1% frente a un 17,6%, $p=0,00$) y haber realizado menos consultas al médico que el resto de trabajadores para todos los grupos de edad (34,5% frente a un 56,1%, $p=0,00$). Sin embargo, las visitas al médico atribuidas al trabajo son más frecuentes en este grupo que en la población de referencia (38% frente a un 27,8%, $p=0,00$).

3.3.1.2. Vida Laboral (antigüedad en la profesión)

Para este análisis se ha agrupado la población en tres grupos según los años de antigüedad en la profesión y que corresponden aproximadamente con el 25%, 50% y 75% de la distribución de los individuos en la muestra en general.

■ **Tabla 3.3.1.2-1.** Distribución de la población de estudio según antigüedad en la profesión

	Global	0 a 5 años	6 a 20 años	> 20 años	p-val
Submuestra V ENCT (no conductores)	3.390	25,6%	46,9%	27,4%	
Conductores	1.093	21,8%	55,0%	23,2%	
	Dif %	-3,9%	8,1%	-4,2%	0,000

Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra V ENCT

Los resultados de la Tabla 3.3.1.2-1 revelan una concentración de la vida laboral del conductor en el grupo de 6 a 20 años de antigüedad (55% frente a un 46,9%), existiendo menos conductores de los que le correspondería teóricamente en los intervalos de 0 a 5 años de antigüedad (21,8% frente a un 25,8%) y de más de 20 años de antigüedad (23,2% frente a un 27,4%). Esta distribución pone de manifiesto una vida laboral más breve del conductor con respecto a la población de referencia.

Analizados los indicadores de salud, Accidentes de Trabajo, visitas al médico y visitas al médico atribuidas al trabajo, de forma conjunta para ambas poblaciones, podemos observar (Tabla 3.3.1.2-2), una relación estadísticamente significativa, entre una menor frecuencia del accidente de trabajo y una mayor antigüedad en la profesión (20,3% de 0 a 5 años y un 12,6% en >20 años). Esta tendencia se invierte en los que se refiere a los indicadores de atención médica, que incrementan su frecuencia al aumentar la antigüedad, si bien en este caso sólo se puede hablar de una tendencia, ya que las diferencias encontradas no llegan a tener significación estadística (51,2% de 0 a 5 años y un 53,7% en > 20 años).

■ **Tabla 3.3.1.2-2.** Distribución de los indicadores de salud según antigüedad en la profesión

	Global	0 a 5 años	6 a 20 años	> 20 años	p-val
Accidentes de Trabajo	16,3%	4,0%	0,0%	-3,7%	0,000
Visitas al Médico	51,1%	0,1%	-1,4%	2,6%	0,085
Visitas al Médico atribuidas al trabajo	29,3%	-1,5%	0,4%	0,7%	0,663

Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra V ENCT

Los resultados de la Tabla 3.3.1.2-3 confirman la influencia significativa de la antigüedad en la profesión sobre la frecuencia de los accidentes de trabajo, influencia que se da en los dos grupos profesionales. En sentido inverso y para la población de conductores se comportan las consultas médicas, es decir con la antigüedad en la activi-

dad de la conducción se produce un incremento significativo en la frecuencia de consultas médicas, hecho que no se registra en la población laboral de referencia. Con respecto a las consultas atribuidas al trabajo, los conductores presentan tasas más altas, presentando en el rango de antigüedad de 6 a 20 años una diferencia estadísticamente significativa ($p=0,04$).

■ **Tabla 3.3.1.2-3.** Comparación de indicadores de salud por tipo de profesión y antigüedad en la profesión

		Global	0 a 5 años	6 a 20 años	> 20 años	p- Hom
Accidentes de Trabajo	Submuestra V ENCT (no conductores)	17,7%	21,2%	17,9%	13,9%	0,000
	Conductores	12,0%	16,8%	11,9%	7,9%	0,010
	Razón de prevalencia	0,68	0,79	0,66	0,57	0,442
	p	0,000	0,146	0,001	0,010	
Visitas al Médico	Submuestra V ENCT (no conductores)	56,5%	57,7%	55,6%	57,0%	0,593
	Conductores	34,3%	27,7%	33,8%	41,7%	0,000
	Razón de prevalencia	0,61	0,48	0,61	0,73	0,006
	p	0,000	0,000	0,000	0,000	
Visitas al Médico atribuidas al trabajo	Submuestra V ENCT (no conductores)	27,9%	26,6%	28,3%	28,5%	0,759
	Conductores	36,2%	36,5%	35,5%	37,1%	0,955
	Razón de prevalencia	1,30	1,37	1,26	1,30	0,917
	p	0,0003	0,102	0,047	0,081	

Niveles de más alta prevalencia

■ Submuestra VENCT (no conductores) ■ Conductores

Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra V ENCT

3.3.1.3. Antigüedad en la Empresa

Para el análisis de esta variable se ha agrupado la población en tres rangos: Los trabajadores con una antigüedad en la empresa de menos de un año, entre 1 y 10 años y los trabajadores con una antigüedad superior a 10 años.

Comparativamente, la población de conductores se caracteriza por una mayor presencia de trabajadores con una antigüedad menor a un año (16 puntos % de diferencia) y una menor presencia de trabajadores con una antigüedad superior a los 10 años (-25,9 puntos % de diferencia), diferencias que resultaron ser estadísticamente significativas (Tabla 3.3.1.3-1).

■ **Tabla 3.3.1.3-1.** Distribución de la población de estudio según antigüedad en la empresa

	Global	< 1 año	1 a 10 años	>10 años	p
Submuestra V ENCT (no conductores)	3.488	8,8%	52,5%	38,7%	
Conductores	862	24,9%	62,3%	12,8%	
	Dif %	16,1%	9,8%	-25,9%	0,000

Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra V ENCT

En la Tabla 3.3.1.3-2 se aprecia como los trabajadores de mayor antigüedad en la empresa presentan una menor frecuencia de accidentes de trabajo y una mayor frecuencia de consultas médicas, ambas tendencias con una significación estadística.

Esta misma tendencia, sin significación estadística, se observa en las consultas médicas atribuidas al trabajo, es decir, al aumentar la antigüedad en la empresa aumenta la frecuencia de consultas médicas atribuidas al trabajo.

■ **Tabla 3.3.1.3- 2.** Distribución de los indicadores de salud según antigüedad en la empresa

	Global	< 1 año	1 a 10 años	>10 años	p
Accidentes de Trabajo	16,6%	0,5%	1,1%	-1,9%	0,052
Visitas al Médico	52,0%	-8,5%	-1,3%	5,1%	0,000
Visitas al Médico atribuidas al trabajo	29,1%	-1,6%	-0,1%	0,5%	0,822

Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra V ENCT

Los resultados de la Tabla 3.3.1.3-3 confirman que los trabajadores con una antigüedad en la empresa superior a los 10 años manifiestan haber sufrido menos accidentes de trabajo que el resto. Este hecho se da tanto en conductores (4,5% frente a un 13,6% en < 1 año) como en no conductores (15,5% frente a un 17,6% en < 1 año) y sus valores son estadísticamente significativos.

Con relación a las consultas médicas y consultas médicas atribuidas al trabajo, se registra una tendencia opuesta a la obtenida para los accidentes de trabajo, es decir al aumentar la antigüedad en la empresa se produce un aumento en la frecuencia de este tipo de consulta, sin embargo la influencia es mayor en el caso de conductores. En estos las diferencias entre rangos de antigüedad son estadísticamente significativas ($p=0,03$), significación que no se identifica para la población de referencia.

■ **Tabla 3.3.1.3- 3.** Comparación de indicadores de salud por tipo de profesión y antigüedad en la profesión

		Global	< 1 año	1 a 10 años	>10 años	p-Hom
Accidentes de Trabajo	Submuestra V ENCT (no conductores)	17,6%	19,5%	18,9%	15,5%	0,030
	Conductores	12,3%	13,6%	13,4%	4,5%	0,029
	Razón de prevalencia	0,70	0,69	0,71	0,29	0,145
	p	0,0001	0,077	0,003	0,001	
Visitas al Médico	Submuestra V ENCT (no conductores)	56,2%	52,9%	55,3%	58,2%	0,121
	Conductores	34,8%	29,9%	35,0%	43,1%	0,061
	Razón de prevalencia	0,62	0,56	0,63	0,74	0,243
	p	0,000	0,000	0,000	0,002	
Visitas al Médico atribuidas al trabajo	Submuestra V ENCT (no conductores)	27,8%	26,7%	27,7%	28,2%	0,923
	Conductores	37,7%	29,5%	36,4%	53,2%	0,035
	Razón de prevalencia	1,36	1,10	1,32	1,89	0,065
	p	0,0004	0,737	0,021	0,001	

Niveles de más alta prevalencia

 Submuestra VENCT (no conductores)
  Conductores

Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra V ENCT

3.3.1.4. Manejo de Productos Tóxicos

La frecuencia de la exposición a productos tóxicos por su manipulación en el puesto de trabajo es, según muestran los resultados de la Tabla 3.3.1.4-1, significativamente menor en la actividad de conducción (21,7% frente a un 44,9%).

■ **Tabla 3.3.1.4-1.** Distribución de la población de estudio según manipulación de productos tóxicos

	Global	SI	NO	p-val
Submuestra V ENCT (no conductores)	3.516	44,9%	55,1%	
Conductores	1.119	21,7%	78,3%	
	Dif %	-23,2%	23,2%	0,0000

Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra V ENCT

En la Tabla 3.3.1.4-2 vemos como, de forma significativa, los trabajadores que no manejan productos tóxicos declaran tener menos accidentes de trabajo (-4,6 puntos de %) y presentan una menor frecuencia de consultas médicas, tanto en general (-3,1 puntos de %) como de consultas médicas atribuidas al trabajo (-4,8 puntos de %).

■ **Tabla 3.3.1.4-2.** Distribución de los indicadores de salud según manipulación de tóxicos

	Global	SI	NO	p
Accidentes de Trabajo	16,2%	7,1%	-4,6%	0,0000
Visitas al Médico	50,8%	4,8%	-3,1%	0,0000
Visitas al Médico atribuidas al trabajo	29,4%	6,4%	-4,8%	0,0000

Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra V- ENCT

La Tabla 3.3.1.4-3 compara los resultados en los dos grupos de trabajadores y la influencia de la manipulación de productos tóxicos.

En cuanto a accidentes de trabajo, la manipulación de productos tóxicos se relaciona, en la población tomada de referencia y de forma estadísticamente significativa, con un incremento en la frecuencia de este tipo de accidentes (25% frente a un 11,5%, $p=0,00$), hecho que no se da en el colectivo de conductores (13% frente a un 11,7%, $p=0,5$).

Dentro de los trabajadores que manipulan productos químicos, la prevalencia de accidentes de trabajo es significativamente superior en trabajadores en general que en conductores (25% frente a un 13%, $p=0,00$).

Entre trabajadores que no manipulan productos tóxicos la prevalencia de accidentes de trabajo no varía con respecto a su actividad sea o no la de conducción (11,7% frente a un 11,5%, $p=0,8$).

Resultados similares nos encontramos al analizar la influencia de la manipulación de productos tóxicos con respecto a la frecuencia de las consultas médicas. Así mientras que en la población tomada de referencia y de forma estadísticamente significativa, la manipulación de productos tóxicos se relaciona con un incremento en la frecuencia de consultas médicas (58,8% frente a un 53,8%, $p=0,00$), entre conductores no se identifica este efecto, al menos de forma estadísticamente significativa (36% frente a un 34%, $p=0,5$).

En cuanto a la frecuencia de visitas al médico atribuidas al trabajo, es siempre y significativamente superior en los conductores (37,4% frente a un 27,8%, $p=0,00$), sin

embargo este tipo de exposición incrementa la frecuencia de consultas médicas atribuidas al trabajo en los dos tipos de actividad profesional, alcanzado un nivel significativo en no conductores (34,7% frente a un 21,7%, $p=0,00$) y prácticamente significativo en conductores (46,1% frente a un 34,7%, $p=0,06$).

■ **Tabla 3.3.1.4-3.** Comparación de indicadores de salud por tipo de profesión y manipulación de productos tóxicos

		Global	SI	NO	p-Hom	p-Hom
Accidentes de Trabajo	Submuestra V ENCT (no conductores)	17,6%	25,0%	11,5%	0,0000	0,0000
	Conductores	12,0%	13,0%	11,7%	0,5830	0,0090
	Razón de prevalencia	0,68	0,52	1,01	0,0010	0,4732
	p	0,0000	0,0000	0,8990		
Visitas al Médico	Submuestra V ENCT (no conductores)	56,1%	58,8%	53,8%	0,0036	0,1150
	Conductores	34,4%	36,0%	34,0%	0,5987	0,3360
	Razón de prevalencia	0,61	0,61	0,63	0,7555	0,7551
	p	0,0000	0,0000	0,0000		
Visitas al Médico atribuidas al trabajo	Submuestra V ENCT (no conductores)	27,8%	34,7%	21,7%	0,0000	0,0670
	Conductores	37,4%	46,1%	34,7%	0,0640	0,7440
	Razón de prevalencia	1,35	1,33	1,60	0,2344	0,8955
	p	0,0000	0,0370	0,0000		

Niveles de más alta prevalencia

■ Submuestra VENCT (no conductores) ■ Conductores

Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra V- ENCT

3.3.1.5. Carga Física

La valoración de la carga física, se realiza mediante cinco preguntas que intentan describir la exposición laboral a este tipo de riesgo:

- Permanecer en posturas dolorosas, fatigantes o inadecuadas
- Mantener una misma postura
- Levantar o desplazar cargas pesadas
- Realizar una fuerza importante
- Realizar movimientos de manos o brazos muy repetitivos

Cada variable esta codificada en 4 posibles niveles de exposición, según la duración de la misma de acuerdo con la siguiente tabla:

Riesgo de carga física	Nivel de exposición
Nunca	0
Menos de ¼ de jornada laboral	1
Entre ¼ y ½ jornada laboral	2
Más de ½ jornada laboral	3

Para la valoración de la carga física global se ha creado una nueva variable resumen de las cinco anteriores, con una escala de exposición que va del 0 (sin exposición) al 14 (máxima exposición), estableciéndose tres niveles de carga física: bajo (0-4), medio (5-9) y alto (10-15) No obstante para el análisis multivariante (Ej. Regresión logística) se ha manejado la variable en toda su extensión.

La distribución de la carga física global es significativamente distinta en ambos grupos como muestra la Tabla 3.3.1.5-1, de tal manera que los conductores están expuestos a un trabajo con una exigencia física superior al conjunto medio del resto de profesiones.

■ **Tabla 3.3.1.5-1.** Distribución de la población de estudio según exposición a carga física

	Nivel de exposición				p
	Global	Bajo	Medio	Alto	
Submuestra V ENCT (no conductores)	3.488	49,1%	40,8%	10,1%	
Conductores	1.081	34,9%	49,0%	16,1%	
	Dif %	-14,3%	8,3%	6,0%	0,0000

Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra V- ENCT

En términos globales (Tabla 3.3.1.5-2), se observa una relación positiva y estadísticamente significativa entre el nivel de exposición a carga física y los indicadores de salud estudiados. En general a mayor carga física mayor riesgo de accidentes (8,3 puntos de %), de visitas al médico (3,4 puntos de %) y de visitas al médico atribuidas al trabajo (11,9 puntos de %).

■ **Tabla 3.3.1.5-2.** Distribución de los indicadores de salud según nivel de exposición a carga física

	Nivel de exposición				p
	Global	Bajo	Medio	Alto	
Accidentes de Trabajo	16,2%	-4,1%	2,2%	8,3%	0,0000
Visitas al Médico	50,8%	-2,4%	1,6%	3,4%	0,0110
Visitas al Médico atribuidas al trabajo	29,2%	-7,2%	3,8%	11,9%	0,0000

Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra V- ENCT

Dada esta situación, cuando se realiza el análisis estratificado (Tabla 3.3.1.5-3) podemos observar que el grupo de conductores se comporta de una manera diferenciada con relación a las consecuencias derivadas de los niveles de exposición a carga física. En este sentido la carga física aparece como un fuerte determinante en la frecuencia de consultas al médico atribuidas al trabajo (38% nivel de exposición bajo, 54,2% nivel de exposición alto, $p=0,004$).

Con relación a la frecuencia de accidentes de trabajo, los resultados ponen de manifiesto que en los conductores, al contrario de lo que ocurre en la población de referencia, el grupo de baja carga física presenta una mayor probabilidad de haber sufrido un accidente durante el último año.

Dadas las características del estudio, una explicación de este hecho es que los conductores que han sufrido un accidente de trabajo han "modificado" el tipo de actividad hacia una actividad con una menor exigencia física.

■ **Tabla 3.3.1.5-3.** Comparación de indicadores de salud por tipo de profesión y nivel de exposición a carga física

		Nivel de exposición				
		Global	Bajo	Medio	Alto	p-Hom
Accidentes de Trabajo	Submuestra V ENCT (no conductores)	17,6%	11,8%	21,0%	32,1%	0,0000
	Conductores	11,9%	13,5%	11,6%	9,2%	0,3410
	Razón de prevalencia	0,67	1,15	0,55	0,29	0,0000
	p	0,0000	0,3390	0,0000	0,0000	
Visitas al Médico	Submuestra V ENCT (no conductores)	56,1%	51,8%	59,3%	63,6%	0,0000
	Conductores	33,9%	33,2%	34,1%	34,9%	0,9120
	Razón de prevalencia	0,60	0,64	0,58	0,55	0,4280
	p	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	
Visitas al Médico atribuidas al trabajo	Submuestra V ENCT (no conductores)	27,8%	19,9%	33,6%	37,6%	0,0000
	Conductores	36,8%	38,0%	30,1%	54,2%	0,0040
	Razón de prevalencia	1,32	1,91	0,90	1,44	0,0001
	p	0,0010	0,0000	0,3790	0,0250	

Niveles de más alta prevalencia

■ Submuestra VENCT (no conductores) ■ Conductores

Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra V- ENCT

3.3.1.6. Carga Mental

La valoración de la carga mental, se realiza mediante tres preguntas que intentan describir la exposición laboral a este tipo de riesgo:

- Mantener un nivel de atención alto o muy alto
- Mantener un ritmo de trabajo elevado
- Realizar tareas muy repetitivas y de muy corta duración

Cada variable esta codificada en 4 posibles niveles de exposición, según la duración de la misma o tiempo de exposición:

Riesgo de carga mental	Nivel de exposición
Nunca	0
Menos de ¼ de jornada laboral	1
Entre ¼ y ½ jornada laboral	2
Más de ½ jornada laboral	3

Para la valoración de la carga mental global se ha creado una nueva variable resumen de las tres anteriores, con una escala de exposición que va del 0 (sin exposición) al 9 (máxima exposición).

La presentación de resultados de esta variable se ha agrupado en tres rangos que representaran el nivel de carga mental del trabajo: bajo (0-2), medio (3-5) y alto (6-9). No obstante en los análisis multivariantes (Ej.: regresión logística) se ha manejado la variable en toda su extensión.

El nivel de exposición a carga mental es significativamente distinto en ambos grupos como se puede ver la Tabla 3.3.1.6-1. Se observa, por término medio, un mayor nivel de exigencia mental requerido en el trabajo de los conductores que en el conjunto del resto de trabajadores.

■ **Tabla 3.3.1.6-1.** Distribución de la población de estudio según exposición a carga mental

	Nivel de exposición				p
	Global	Bajo	Medio	Alto	
Submuestra V ENCT (no conductores)	3.482	9,6%	33,5%	57,0%	
Conductores	1.109	7,0%	31,7%	61,3%	
	Dif %	-2,6%	-1,8%	4,4%	0,007

Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra V- ENCT

El nivel de exposición a carga mental se relacionó, de forma general, con una mayor frecuencia de accidentes de trabajo, visitas al médico y visitas al médico atribuidas al trabajo (Tabla 3.3.1.6-2).

■ **Tabla 3.3.1.6-2.** Distribución de los indicadores de salud según nivel de exposición a carga mental

	Nivel de exposición				p
	Global	Bajo	Medio	Alto	
Accidentes de Trabajo	16,3%	-4,4%	0,3%	0,5%	0,0033
Visitas al Médico	50,8%	-7,9%	-1,3%	1,9%	0,0000
Visitas al Médico atribuidas al trabajo	29,4%	-7,0%	-4,7%	3,4%	0,0000

Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra V- ENCT

Cuando realizamos el análisis estratificando (Tabla 3.3.1.6-3) podemos observar un comportamiento diferenciado entre ambas poblaciones. Los peores indicadores de salud en la población de conductores se producen de forma más anticipada (niveles de exigencia mental medio) que en la población de referencia, cuyos peores indicadores de salud se encuentran en el nivel de exigencia mental alto.

■ **Tabla 3.3.1.6-3.** Comparación de indicadores de salud por tipo de profesión y nivel de exposición a carga mental

		Nivel de exposición				p-Hom
		Global	Bajo	Medio	Alto	
Accidentes de Trabajo	Submuestra V ENCT (no conductores)	17,7%	11,7%	17,6%	18,7%	0,006
	Conductores	12,1%	12,8%	13,4%	11,4%	0,609
	Razón de prevalencia	0,68	1,10	0,76	0,61	0,165
	p	0,0000	0,8460	0,0720	0,0000	
Visitas al Médico	Submuestra V ENCT (no conductores)	56,1%	44,9%	53,1%	59,7%	0,000
	Conductores	34,3%	34,2%	38,0%	32,4%	0,210
	Razón de prevalencia	0,61	0,76	0,72	0,54	0,006
	p	0,0000	0,0960	0,0000	0,0000	
Visitas al Médico atribuidas al trabajo	Submuestra V ENCT (no conductores)	27,9%	20,3%	21,1%	32,3%	0,000
	Conductores	37,4%	34,6%	41,4%	35,3%	0,518
	Razón de prevalencia	1,34	1,71	1,96	1,09	0,002
	p	0,0000	0,127	0,000	0,386	

Niveles de más alta prevalencia
■ Submuestra VENCT (no conductores) ■ Conductores
Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra V- ENCT

3.3.1.7. Trabajo en días festivos o fin de semana

Este factor originalmente esta compuesto por dos preguntas, en primer lugar si trabaja los sábados, y en segundo lugar si trabaja domingos y festivos. Las respuestas posibles eran cuatro.

- Nunca
- Algunas veces
- Frecuentemente
- Siempre o casi siempre

Dadas las similitudes se decidió agrupar las dos variables en una sola variable que resumiera la realización de actividades laborales los fines de semana y/o festivos.

La distribución de los trabajadores según la posibilidad de trabajar en fines de semana y festivos (Tabla 3.3.1.7-1) es significativamente distinta en ambos grupos, así el 62,5% de conductores tienen que ocupar los días festivos o fines de semana en actividades laborales frente a un 55,4% de la población de referencia.

■ **Tabla 3.3.1.7-1.** Distribución de la población de estudio según actividad laboral en fines de semana o festivos

	Global	Nunca	Alguna vez	Frecuentemente	Siempre	p
Submuestra VENCT (no conductores)	3.507	54,6%	27,5%	7,6%	10,3%	
Conductores	1.124	37,5%	42,8%	10,1%	9,7%	
	Dif %	-17,1%	15,3%	2,4%	-0,6%	0,00

Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra V- ENCT

En la Tabla 3.3.1.7-2 se observa la relación entre los efectos en la salud y el trabajo en fines de semana y festivos. Una mayor frecuencia de actividades laborales durante los fines de semana o festivos se relaciona con una mayor frecuencia de accidentes de trabajo, encontrando las mayores diferencias con la situación de *frecuentemente* (5,1 puntos de %, $p=0,00$) y una mayor frecuencia de consultas médicas atribuidas al trabajo (4,4 puntos de %, $p=0,00$). Aunque sin llegar a niveles significativos la frecuencia de consultas al médico se incrementó también por esta causa (2 puntos de %, $p=0,5$).

■ **Tabla 3.3.1.7-2.** Distribución de los indicadores de salud según actividad laboral en fines de semana o festivos

	Global	Nunca	Alguna vez	Frecuentemente	Siempre	p
Accidentes de Trabajo	16,2%	-2,1%	1,6%	5,1%	1,5%	0,000
Visitas al Médico	50,8%	0,3%	-1,4%	2,0%	1,3%	0,551
Visitas al Médico atribuidas al trabajo	29,3%	-4,3%	4,1%	4,4%	5,9%	0,000

Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra V- ENCT

Al separar conductores y no conductores en la Tabla 3.3.1.7-3 encontramos que:

- En el grupo de no conductores (población de referencia) los riesgos se incrementan con la frecuencia de trabajo en fin de semana excepto en el grupo de los que trabajan "siempre" en donde se reducen un poco.
- En el grupo de conductores este patrón no se sigue. El grupo de menos riesgo es el de los "frecuentes" mientras que los que trabajan "siempre" tienen un poco de más riesgo. En cualquier caso estos cambios en los riesgos no son significativos.

■ **Tabla 3.3.1.7-3.** Comparación de indicadores de salud por tipo de profesión y actividad laboral en fines de semana o festivos

		Global	Nunca	Alguna vez	Frecuentemente	Siempre	p-Hom
Accidentes de Trabajo	Submuestra VENCT (no conductores)	17,6%	14,5%	21,1%	24,4%	19,4%	0,000
	Conductores	12,0%	12,4%	11,3%	14,2%	11,9%	0,835
	Razón de prevalencia	0,68	0,85	0,54	0,58	0,61	0,127
	p	0,000	0,279	0,000	0,028	0,085	
Visitas al Médico	Submuestra VENCT (no conductores)	56,1%	55,2%	56,7%	61,9%	54,7%	0,187
	Conductores	34,3%	32,5%	34,7%	30,6%	43,5%	0,151
	Razón de prevalencia	0,61	0,59	0,61	0,49	0,80	0,070
	p	0,000	0,000	0,000	0,000	0,048	
Visitas al Médico atribuidas al trabajo	Submuestra VENCT (no conductores)	27,8%	23,8%	30,7%	35,2%	35,3%	0,000
	Conductores	37,2%	34,3%	42,5%	26,5%	34,8%	0,254
	Razón de prevalencia	1,34	1,45	1,39	0,75	0,99	0,125
	p	0,000	0,011	0,007	0,425	1,000	

Niveles de más alta prevalencia

■ Submuestra VENCT (no conductores) ■ Conductores

Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra V- ENCT

3.3.1.8. Análisis multivariante

Para analizar la influencia de los diferentes factores estudiados en la salud de la población, se decidió seleccionar como variable final las visitas al médico atribuidas al trabajo, es decir, si alguna vez durante el año anterior había tenido que acudir al médico por un motivo relacionado con su trabajo.

Esta variable engloba de alguna manera a las dos variables relacionadas con visitas al médico y además, evita la diferente interpretación que podía darse en la variable de accidentes de trabajo laborales (ya que ambas poblaciones diferían en el tipo de accidente trabajo).

Para este estudio se realizó una regresión logística. Se empezó con un modelo completo (MC) donde se introdujeron todas las variables estudiadas junto con las interacciones que parecían razonables tras lo visto en las tablas anteriores.

■ **Tabla 3.3.1.8-1.** Análisis multivariante: modelo completo

Regresión Logística					N	4.023
					LR chi2(6)	176,89
					Prob > chi2	0,0000
Log likelihood = -1619,9866					Pseudo R2	0,0518
Variables	OR	SE	z	P>z	95% Intervalo de confianza	
Población (conductores/referencia)	2,178	0,777	2,18	0,029	1,082	4,384
Edad	1,008	0,007	1,26	0,208	0,995	1,021
Antigüedad en la empresa	1,012	0,007	1,58	0,113	0,997	1,026
Antigüedad como profesional	0,993	0,007	-0,94	0,349	0,980	1,007
Situación laboral	2,981	3,105	1,05	0,294	0,387	22,958
Población*Antigüedad en la empresa	1,035	0,016	2,19	0,028	1,004	1,068
Manejo de productos tóxicos	1,489	0,142	4,16	0,000	1,234	1,796
Carga física	1,104	0,018	6,22	0,000	1,070	1,139
Población*carga física	1,019	0,046	0,42	0,677	0,933	1,112
Carga mental	1,092	0,028	3,47	0,001	1,039	1,147
Población*carga mental	0,807	0,051	-3,38	0,001	0,712	0,914
Trabajo en fines de semana y festivos	1,170	0,049	3,76	0,000	1,078	1,270
Población*Trabajo en fines de semana	0,921	0,101	-0,75	0,452	0,743	1,142

En sucesivos pasos se fueron eliminando aquellos factores que no alcanzaban una significación estadística hasta llegar a un modelo final (MF).

■ **Tabla 3.3.1.8-2.** *Análisis multivariante: modelo final*

Regresión Logística					N	4.182
					LR chi2(6)	173,83
					Prob > chi2	0,0000
Log likelihood = -1676,862					Pseudo R2	0,0493
variable	OR	SE	z	P>z	95% Intervalo de confianza	
Población (conductores/referencia)	2,257	0,743	2,47	0,013	1,184	4,302
Antigüedad en la empresa	1,010	0,005	1,99	0,047	1,000	1,020
Población*Antigüedad en la empresa	1,030	0,016	1,95	0,052	1,000	1,061
Manejo de productos tóxicos	1,464	0,137	4,08	0,000	1,219	1,758
Carga física	1,105	0,016	6,9	0,000	1,074	1,137
Carga mental	1,093	0,027	3,61	0,000	1,042	1,147
Población*carga mental	0,810	0,039	-4,35	0,000	0,737	0,891
Trabajo en fines de semana y festivos	1,149	0,044	3,67	0,000	1,067	1,238

Según este modelo se puede observar que:

En primer lugar, pertenecer al colectivo de conductores de mercancías es un factor de riesgo importante de haber acudido al médico por razones debidas al trabajo. De hecho, en igualdad de condiciones de trabajo, este colectivo presentó algo más del doble de probabilidades de acudir al médico por motivos laborales que el resto de trabajadores (OR=2,26.)

En segundo lugar, los factores que parecen influir en la mayor frecuencia de consultas al médico por motivos laborales son: la antigüedad en la empresa, el trabajo en fines de semana o festivos, el manejo de productos tóxicos y la carga mental y física asociada al trabajo.

En tercer lugar, se observaron dos interacciones entre el colectivo de trabajadores (conductores y población de referencia) y los factores estudiados, es decir, en dos de estos determinantes la probabilidad de haber acudido al médico por motivos laborales difiere: Según aumenta la antigüedad en la empresa, el incremento de la probabilidad de ir al médico por motivos laborales es mucho mayor en los conductores que

en el resto de trabajadores. En sentido contrario al aumentar las exigencias mentales asociadas al trabajo, la probabilidad de acudir al médico por motivos laborales es mayor en el resto de trabajadores que en los conductores.

Según la combinación de ambos, podemos calcular cuánta más probabilidad tiene un conductor de haber tenido que acudir al médico por motivos laborales que otro trabajador (OR), en función de la antigüedad y de la exigencia mental del puesto de trabajo.

Podemos observar que para un nivel de exigencia mental intermedio (5), los conductores presentarían un riesgo superior de haber acudido al médico por motivos laborales que el resto de trabajadores a partir de 10 años de antigüedad en el puesto laboral (1,06) y, según aumentan los años, el efecto negativo que sobre la salud produce la antigüedad en la empresa en los conductores supera a las diferencias observadas por exigencia mental en otros trabajos.

■ **Tabla 3.3.1.8-3.** *Diferentes odds ratios (conductores/ población de referencia) según varía antigüedad en la empresa y nivel de carga mental*

		Antigüedad en la empresa en años								
OR		0	5	10	15	20	25	30	35	40
Nivel de carga mental	0	2,26	2,62	3,04	3,52	4,08	4,73	5,49	6,36	7,37
	1	1,83	2,12	2,46	2,85	3,31	3,83	4,44	5,15	5,97
	2	1,48	1,72	1,99	2,31	2,68	3,10	3,60	4,17	4,84
	3	1,20	1,39	1,61	1,87	2,17	2,51	2,92	3,38	3,92
	4	0,97	1,13	1,31	1,52	1,76	2,04	2,36	2,74	3,17
	5	0,79	0,91	1,06	1,23	1,42	1,65	1,91	2,22	2,57
	6	0,64	0,74	0,86	0,99	1,15	1,34	1,55	1,80	2,08
	7	0,52	0,60	0,69	0,81	0,93	1,08	1,25	1,45	1,69
	8	0,42	0,49	0,56	0,65	0,76	0,88	1,02	1,18	1,37
	9	0,34	0,39	0,46	0,53	0,61	0,71	0,82	0,95	1,11

4

CONCLUSIONES

4.1. PERCEPCIÓN DE LA SALUD

En las encuestas de salud, el estado de salud percibida es uno de los indicadores de salud más consolidados. A pesar de ser una medida subjetiva, se acepta una estrecha relación con el nivel real de salud.

El estudio comparativo de los distintos niveles de Salud percibidos (muy bueno, bueno, regular, malo o muy malo), de los conductores frente a la población trabajadora tomada como referencia revela diferencias estadísticamente significativas.

Al considerar la posible interacción entre factores condicionantes del estado de salud y el nivel de salud percibido en ambos colectivos profesionales, se observa que el nivel de salud medio percibido depende, en general, del hecho de ser o no conductor de tal forma que la actividad de la conducción influye de forma significativa y en un sentido negativo en la percepción del estado de Salud.

La distribución del estado de salud por edad revela un distinto patrón de comportamiento en ambos grupos profesionales de tal forma que si bien, para ambos el nivel de Salud percibida empeora con la edad, el profesional de la conducción se incorpora a su actividad laboral con una mejor percepción de su estado de Salud produciéndose entre los 30 y los 50 años un empeoramiento del mismo superior al resto de profesionales.

Conviene destacar que la franja de edad intermedia donde se registra la peor valoración del estado de salud entre los conductores aglutina a la mayor parte de trabajadores de este sector (55%).

Por encima de los 50 años, los conductores manifiestan una mejor percepción del estado de salud que la población de referencia.

Este hecho parece reflejar la existencia de lo que en los estudios de salud se conoce como el "**efecto del trabajador sano**" consecuencia de un proceso de selección por el que los trabajadores con peor estado de salud dejarían la actividad (al menos los del transporte de largo recorrido), quedando en activo aquellos conductores con un mejor estado de salud.

Al analizar qué posibles factores de exposición pueden estar influyendo en la peor percepción del estado de salud de los conductores nos encontramos que, aparte de la edad como hemos descrito anteriormente, la salud percibida se relaciona con la situación laboral, las horas de sueño, las quejas sobre el trayecto que el conductor realizaba en el momento de la entrevista y el grado de satisfacción con el vehículo que conducía.

Estos dos últimos factores podrían considerarse como indicadores subjetivos de las condiciones de trabajo en el momento de la entrevista de tal forma que pueden tener una mayor influencia en las respuestas del conductor.

En cuanto a la **situación laboral**, los conductores autónomos perciben significativamente peor que los asalariados su estado de salud. Este resultado es generalizado y se reproduce también entre los no conductores.

Finalmente la media de **horas de sueño diarias** repercute de forma significativa en la salud percibida de los conductores. En líneas generales los Conductores duermen una media de horas diarias (8,2h) superior a los No Conductores (7,2h). En ambos grupos, se observa una relación positiva entre horas de sueño y salud percibida, relación mucho más acusada entre conductores, de tal forma que cuantas más horas de sueño se tiene al día mejor es la percepción del estado de salud.

4.2. ACCIDENTES DE TRABAJO

El análisis de los accidentes de trabajo mediante el método de encuesta no es el más adecuado para reflejar la situación real de los mismos ya que sólo se accede a la experiencia vivida y recordada de los entrevistados no exenta de sesgos.

No obstante, la información conseguida a través de esta encuesta nos aporta una información cualitativa muy valiosa acerca de la percepción del riesgo sobre los accidentes de trabajo de los profesionales del sector.

Así por ejemplo para ambas poblaciones estudiadas, la **edad** es un factor que influye en los accidentes de trabajo de tal manera que a medida que aumenta se producen menos accidentes, obteniéndose los valores más bajos de prevalencia por enci-

ma de los 50 años (5,5% en conductores y 11,5% en no conductores) y la prevalencia mayor en trabajadores de entre 18 y 35 años (14,8% en conductores y 21,0% en no conductores).

Lo mismo ocurre con la **antigüedad profesional** y la **antigüedad en la empresa**. En ambos casos se confirma una relación estadísticamente significativa entre mayor antigüedad y menor frecuencia del accidente de trabajo.

La menor prevalencia de accidentes en ambos grupos profesionales se registra entre los trabajadores con una antigüedad profesional superior a 20 años y una antigüedad en la empresa de más de 10 años, mientras que la máxima prevalencia de accidentes de trabajo se da entre los profesionales más inexpertos (antigüedad profesional inferior a 5 años y con un tiempo en la empresa inferior al año).

Conviene destacar en este apartado que, en los conductores se produce una concentración de la vida laboral en el intervalo entre los 6 y los 20 años de antigüedad (55%), existiendo menos conductores de los que le correspondiera teóricamente si comparamos con la población de referencia en los intervalos de 0 a 5 años de antigüedad (21,8% en conductores frente a un 25,8% en no conductores) y de más de 20 años de antigüedad (23,2% en conductores frente a un 27,4% en no conductores).

Por otro lado, existe una mayor presencia de conductores con una antigüedad en la empresa menor a un año (24,9% frente a 8,8% en no conductores) y una menor presencia de conductores con una antigüedad en la empresa superior a los 10 años (12,8%) que en la población de referencia (38,7%), diferencias que resultaron ser estadísticamente significativas.

La interpretación conjunta de la vida laboral y la antigüedad en la empresa pone de manifiesto dos posibles hipótesis; un alto nivel de rotación en el sector del transporte o bien una evolución profesional de los conductores hacia el mercado laboral de autónomos.

Otros factores de exposición relacionados con la frecuencia de accidentes de trabajo son la carga física y la carga mental. En líneas generales, los conductores soportan significativamente un mayor nivel de carga mental (61,1% frente a 57% en no conductores) y de carga física (16,1% frente a 10,1% en no conductores) que el conjunto medio del resto de profesiones, si bien la relación con la frecuencia de accidentes varía en ambos colectivos profesionales según el nivel de la carga.

Por un lado, la **carga mental** se relaciona de forma general con una mayor frecuencia de accidentes de trabajo aunque en la población de conductores se produce de forma más anticipada, es decir, la influencia de la carga mental sobre el accidente

de trabajo se hace evidente en el colectivo de conductores a un nivel medio de exigencia mental mientras que en el resto de profesionales se da a un nivel de exigencia mental alto.

El análisis de la influencia de la **carga física** y accidente de trabajo pone de manifiesto que los conductores que han sufrido un accidente de este tipo tienden a modificar el tipo de actividad hacia tareas que requieran una menor exigencia física.

A esta mayor exigencia física y mental del conductor frente al resto de profesionales hay que añadir el hecho que el 62,5% de estos profesionales tienen que **ocupar los días festivos o fines de semana** en actividades laborales mientras que en la población de referencia este porcentaje se reduce en un 6%.

El hecho que el conductor trabaje en días festivos o fines de semana tiene una especial importancia en la siniestralidad del sector ya que los resultados ponen de manifiesto que trabajar en estos días incrementa la probabilidad de accidente de trabajo.

La **exposición a productos tóxicos** en el puesto de trabajo no se presenta como un problema prevalente en el sector del transporte, siendo significativamente menor que en la población de referencia (21,7% en conductores y 44,9% en no conductores).

Sin embargo, esta exposición se relaciona con un incremento en la frecuencia de accidentes de trabajo en el colectivo de conductores (25% en conductores expuestos frente a un 11,5% en no expuestos), aunque sin alcanzar una significación estadística.

4.3. CONSULTAS AL MÉDICO

Si bien la prevalencia de consultas médicas realizadas en el último año es significativamente mayor en la población de referencia (56,1%) que en conductores (34,4%), son estos últimos quienes cuando acuden al médico relacionan de forma más significativa sus consultas con problemas de salud derivados del trabajo (37,4% frente a 27,8% en no conductores).

Dentro del colectivo de conductores, la prevalencia de visita médica es significativamente menor entre aquellos que realizan trayectos de ámbito internacional. Este hecho puede estar reflejando una mayor dificultad en el acceso a la consulta médica de este tipo de conductor debido al mayor número de kilómetros a realizar, el horario y la movilidad geográfica.

Las visitas médicas de carácter general o atribuidas al trabajo se relacionan con una serie de factores.

Con la **antigüedad profesional** del conductor se produce un incremento significativo en la frecuencia de consultas médicas de carácter general, hecho que no se registra en la población laboral de referencia. Las consultas médicas laborales, con tasas más altas de forma generalizada entre los conductores, alcanzan en el intervalo de 6 a 20 años de vida laboral una diferencia estadísticamente significativa con respecto a la población de referencia (35,5% frente a 28,3%).

En cuanto a la **antigüedad en la empresa**, al aumentar los años en la empresa se produce en el colectivo de conductores un aumento estadísticamente significativo en la frecuencia de los distintos tipos de consulta médica, hecho que no ocurre en la población de referencia.

La **exposición a productos tóxicos** incrementa la frecuencia de consultas médicas atribuidas al trabajo en los dos tipos de actividades profesionales, alcanzado un nivel significativo en no conductores (34,7% frente a un 21,7%) y prácticamente significativo en conductores (46,1% frente a un 34,7%).

El nivel de exposición a carga física y el nivel de exposición a carga mental se relacionan de forma general con una mayor frecuencia de visitas al médico y visitas al médico atribuidas al trabajo.

La exposición a **carga física** aparece entre los conductores como un fuerte determinante en la frecuencia de consultas al médico atribuidas al trabajo (38% nivel de exposición bajo, 54,2% nivel de exposición alto).

En cuanto a la **carga mental**, los conductores alcanzan las tasas más altas de prevalencia para ambos tipos de visita médica de forma más precoz que la población de referencia.

4.4. LIMITACIÓN DE LA ACTIVIDAD

Los resultados de la limitación de la actividad laboral, reflejan un menor absentismo laboral en el colectivo de Conductores (1,5% frente a 5,7% en no conductores), cuyo origen es de difícil interpretación.

Una posible explicación para este menor absentismo sería la mayor dificultad para que un conductor se ausente del puesto de trabajo por motivos de salud, dado la especial organización de trabajo consecuente con las características específicas del

sector, como dificultades de sustitución, mayor movilidad y una jornada de trabajo prolongada que implica un alejamiento tanto de lugar de residencia como de los centros de asistencia sanitaria.

En el colectivo de conductores la probabilidad de haber tenido que reducir la actividad se relaciona con una mayor exigencia física en el desempeño de su trabajo, una mayor exposición a productos tóxicos o peligrosos y mayor frecuencia de la obligación de trabajar en días festivos.

Analizado la influencia de la edad sobre la reducción de la actividad laboral, observamos un comportamiento diferente entre Conductores y No Conductores. Mientras que en la población de No Conductores el absentismo se incrementa paulatinamente a partir de los 43 años, en los conductores se da la situación inversa siendo los mayores de 43 años quienes limitan menos su actividad laboral.

Este hecho coincide con lo observado en el análisis de la salud percibida en el que los conductores mayores presentan una mejor percepción del estado de su salud.

Es interesante resaltar que la causa más frecuente de limitación de la actividad laboral en conductores se debió, principalmente al *"Dolor de huesos, de columna o de las articulaciones"* (26,7%), mientras que en no conductores lo fueron *"Problemas de garganta, tos, catarro o gripe"*.

4.5. CONSUMO DE MEDICAMENTOS

El Consumo de medicamentos es significativamente menor en Conductores (17% frente a 38,8%), diferencia que se incrementa en los grupos de mayor edad. De nuevo se observa mejores indicadores de salud entre los conductores de más edad.

Dentro del colectivo de conductores el mayor consumo de medicamentos se da entre los autónomos, los que soportan mayor carga física en el desempeño de su trabajo y entre los conductores que mayor número de noches duerme al mes fuera de su hogar.

En cuanto a la diferencia del hábito de automedicación, existe una tendencia a menor autoconsumo en Conductores (39,4% frente a 44,6% en población de referencia).

Los resultados del análisis de consumo de medicamentos señalan un menor consumo y una menor práctica de la automedicación en el colectivo de conductores, aspectos especialmente de interés al considerar la actividad de la conducción

y la posible influencia de algún tipo de tratamiento médico sobre la capacidad de conducir.

Parece interesante resaltar que la mayor frecuencia de Consumo de medicamentos en Conductores (34,6%), tiene como causa el *"Dolor de huesos, de columna o de las articulaciones"* siendo incluso superior a la indicada en No Conductores para esta misma causa (33,2%).

III.

**Estudio
sobre
Organización
Preventiva**



INDICE

Página

1. Objetivos	191
2. Metodología	192
3. Resultados	194
3.1. Organización Preventiva en el sector	194
3.2. Actividades Preventivas	202
3.3. Hechos diferenciales con la población de referencia	213
4. Conclusiones	219

1

OBJETIVOS

Este estudio se plantea bajo la consideración que los aspectos organizativos de la prevención y las actividades preventivas pueden actuar como moduladores de la relación condiciones de trabajo-salud.

El objetivo del mismo es ampliar el conocimiento de la influencia del tipo de modalidad preventiva sobre las actividades de prevención de riesgos laborales bajo la hipótesis que una buena organización preventiva contribuiría no sólo a reducir la siniestralidad laboral en la empresa, sino también a conseguir un ambiente de trabajo más saludable y a mejorar la calidad de vida laboral. Para ello es necesario:

1. Identificar los modelos prevalentes de Organización de la Prevención en el sector.
2. Conocer la influencia de los distintos modelos organizativos sobre las actividades preventivas de las empresas y la influencia de éstas sobre los indicadores de salud.
3. Identificar los hechos diferenciales de la Organización Preventiva del sector con respecto a la organización preventiva del conjunto de actividades económicas del país.

2

METODOLOGÍA

A partir de la Encuesta de Salud y Condiciones de Trabajo del sector del transporte, se seleccionaron las variables relacionadas con la organización de las empresas en materia de prevención de riesgos laborales y con la salud de los trabajadores.

De esta forma se analizaron variables relativas a :

1. Las características de los trabajadores y de las empresas del sector: "Tamaño de la empresa", "situación laboral", "antigüedad en la empresa" y "edad del profesional".
2. La organización preventiva: Entendiendo por tal los órganos de participación (conocimiento de las figuras de "representante legal de los trabajadores", "delegado de prevención") y las "modalidades preventivas".
3. Las actividades preventivas: "Reconocimientos médicos", "información" y "formación" recibida por los conductores.

Se realizó inicialmente un análisis descriptivo de las variables cuantitativas y cualitativas, y se compararon, mediante análisis bivariante, las relaciones que podrían encontrarse entre ellas.

En un segundo momento, para analizar la relación de las actividades preventivas con la salud de los profesionales, se seleccionaron aquellas variables que informaban sobre el estado de salud, tales como "estado de salud percibido", "accidentes de trabajo", "visitas médicas de origen laboral", "consumo de medicamentos" y "limitación de la actividad por motivos de salud". La posible relación entre actividades preventivas y variables indicadoras de salud se analizó mediante modelos bivariantes.

Por último, se realizó un análisis comparativo de la organización preventiva en el sector del Transporte con el resto de la población trabajadora de nuestro país a tra-

vés de la V Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, también de 2003 (V ENCT).

Para garantizar la comparabilidad entre nuestro estudio y la VENCT, se seleccionó una submuestra, de tal manera que tuviera una estructura por edad, sexo y situación de alta laboral comparable a la muestra de conductores de nuestro estudio, eliminando de ellas a los trabajadores que realizaban su actividad en el sector del transporte.

Se comparó el conocimiento de la figura del delegado de prevención, la modalidad preventiva establecida y las actividades preventivas realizadas. En este último caso, únicamente se analizaron las revisiones médicas periódicas y la formación recibida ya que, el resto de variables (información sobre los riesgos de la carga, revisiones para renovar el carné de conducir, etc), no eran extrapolables en las dos encuestas.

3

RESULTADOS

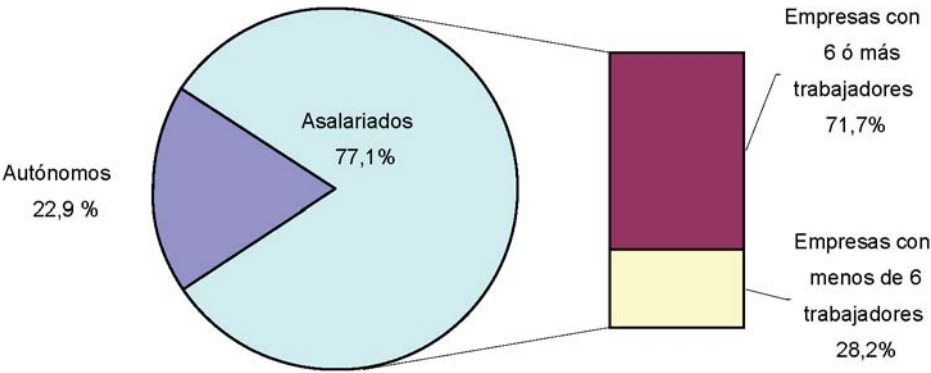
Los resultados de este estudio se estructuran en función de los tres objetivos señalados en:

- 3.1. Identificación de la Organización de la Prevención en el sector del Transporte
- 3.2. Actividades Preventivas del sector, influencia de las modalidades preventivas y la repercusión de estas actividades sobre los indicadores de salud.
- 3.3. Hechos diferenciales de la *Organización Preventiva* con la población de referencia.

3.1. ORGANIZACIÓN DE LA PREVENCIÓN EN EL SECTOR

Del total de conductores encuestados, el 77,1% son trabajadores por cuenta ajena de los cuales el 71,7% (625) pertenecen a empresas de 6 o más trabajadores. Es, sobre estos últimos profesionales, sobre los que se analiza el conocimiento de los órganos de participación, es decir, sobre el 55,3% de la población de estudio (Gráfico 3.1-1) ya que la Ley de Prevención de Riesgos Laborales establece la obligatoriedad de nombrar representantes legales de prevención en empresas a partir de 6 trabajadores.

■ **Gráfico 3.1-1.** Distribución de la población de estudio según contrato y tamaño de empresa



Si analizamos comparativamente el colectivo de autónomos y el de asalariados observamos que hay diferencias significativas tanto en la edad como en su vida laboral como conductores. La edad media de los conductores autónomos es significativamente mayor (41,89 años) que los asalariados (39,55 años), así como el número de años como profesionales al volante que supera en los autónomos a los asalariados en, aproximadamente, 4 años (Tabla 3.1-1 y Tabla 3.1-2).

■ **Tabla 3.1-1.** Edad de la población según el tipo de contrato

Tipo de contrato	N	Media	Desviación típica	Error típico de la media
Autónomo	255	41,89	9,82	0,61
Asalariado	856	39,55	9,24	0,32

p=0,001
Base: total de conductores

■ **Tabla 3.1-2.** Antigüedad laboral de la población según el tipo de contrato

Tipo de contrato	N	Media	Desviación típica	Error típico de la media
Autónomo	258	17,03	9,86	0,61
Asalariado	835	13,46	9,4	0,32

p<0,001
Base: total de conductores

Este perfil conjunto del conductor autónomo, mayor edad y más antigüedad laboral, pone de manifiesto la posible hipótesis de una evolución del conductor asalariado hacia el mercado laboral de autónomos.

En el análisis de la distribución de los centros de trabajo por tamaño de plantilla se observa que en este sector predomina la pequeña empresa. Más de la mitad de los centros de trabajo tienen plantillas de entre 10 y 49 trabajadores y el 20% entre 6 y 10 trabajadores (Tabla 3.1-3).

■ **Tabla 3.1-3.** Distribución de las empresas por tamaño de plantilla

	n	%
Menos de 10 trabajadores	126	20,2
Entre 10 y 49 trabajadores	330	52,8
Entre 50 y 249 trabajadores	121	19,4
Entre 250 y 499 trabajadores	19	3,0
500 o más de trabajadores	29	4,6
Total	625	100,0

Base: conductores asalariados

En general se distingue una relación entre tamaño de empresa y tipo de trayecto recorrido, de tal forma que, los trayectos internacionales son más frecuentes en empresas de mayor tamaño (Tabla 3.1-4), tipo de trayecto que, por otro lado, no se relaciona con otras variables como "situación laboral," "edad "o "antigüedad en la profesión".

■ **Tabla 3.1-4.** Tamaño de la plantilla de la empresa y tipo de recorrido

Tipo de recorrido	N	Media	Desviación típ.	Error típ. de la media
Internacional	281	92,63	236,46	14,11
Nacional	558	44,35	119,99	5,08

$p < 0,001$

Base. Conductores asalariados

Como **órganos de participación**, se analizan la existencia de representante legal de los trabajadores y la figura de delegado de prevención en conductores asalariados de empresas de 6 o más trabajadores.

Según el Estatuto de los Trabajadores (RD 1/1995), el "Delegado de Personal" es el representante de los trabajadores en la empresa o centro de trabajo de menos de 50 y más de 10 trabajadores. En empresas que cuentan con entre seis y diez trabajadores podrá haber delegado de personal si así lo deciden éstos por mayoría.

En términos generales, uno de cada tres conductores responde afirmativamente a la pregunta sobre si conoce algún representante legal de los trabajadores en su centro de trabajo, el 43% responde negativamente y un 17% no sabe (Tabla 3.1-5).

■ **Tabla 3.1-5.** Existencia de representante legal

	n	%
Si	234	37,4
No	272	43,5
No sabe	106	17,0
No contesta	13	2,1
Total	625	100,0

Base. Conductores asalariados de centros de trabajo con 6 o más trabajadores

El conocimiento de la existencia de representante legal de los trabajadores se relaciona con la "edad", la "antigüedad profesional" y el "tamaño de la empresa", de tal manera que al aumentar la edad de los conductores, su antigüedad (laboral o en la empresa), o el tamaño del centro en el que trabajan, aumenta la posibilidad de responder afirmativamente al conocimiento de la existencia de representante legal (Tabla 3.1-6).

■ **Tabla 3.1-6.** Relación entre conocer al representante legal y edad, antigüedad profesional y tamaño de plantilla

¿Conoce la figura del representante legal?	N	Media	Desviación típica	Error típico de la media	p
Edad (años)					<0,05
Si	229	41,14	9,41	0,62	
No	373	38,96	8,69	0,45	
Vida laboral (años)					<0,05
Si	230	14,6	9,37	0,61	
No	360	13,08	9,11	0,48	
Antigüedad en la empresa (años)					<0,05
Si	233	6,16	6,39	0,42	
No	378	4,21	5,44	0,28	
Tamaño de plantilla (nº trabajadores)					<0,05
Si	234	138,41	252,25	16,49	
No	378	45,89	136,81	7,04	

Base. Conductores asalariados de centros de trabajo con 6 o más trabajadores

El "Delegado de Prevención" es, según la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, el representante de los trabajadores con funciones específicas en materia de prevención de riesgos en el trabajo y su implantación se hace obligatoria en centros de trabajo con más de seis trabajadores.

Los datos de la encuesta del sector revelan que uno de cada tres conductores conocen la existencia de esta figura en su centro de trabajo destacando el alto porcentaje de trabajadores que no saben si hay o no "Delegado de Prevención" en su centro de trabajo (24,3%).

■ **Tabla 3.1-7.** Conocimiento de la existencia de delegado de prevención

	n	%
Si	211	33,8
No	247	39,5
No sabe	152	24,3
No contesta	15	2,4
Total	625	100,0

Base. Conductores asalariados de centros de trabajo con 6 o más trabajadores

En este caso, ni la edad ni la antigüedad en su vida laboral como conductor aumentan el conocimiento de esta figura entre los conductores y sólo se encuentra relación con el tamaño de la empresa y con la antigüedad en la empresa, de tal manera que, a mayor antigüedad en la empresa y mayor tamaño del centro, mayor grado de conocimiento sobre la existencia de "Delegado de Prevención" por parte de los conductores entrevistados (Tabla 3.1-8).

■ **Tabla 3.1-8.** Relación entre antigüedad (en años) en la empresa actual del profesional y tamaño de plantilla según el conocimiento de la existencia de delegado de prevención

Conoce la figura del delegado de prevención	N	Media	Desviación típica	Error típico de la media
Antigüedad (en años) en la empresa actual				
Si	211	5,97	6,3	0,43
No	398	4,35	5,59	0,28
Tamaño de plantilla				
Si	211	136,58	262,89	18,1
No	399	52,04	138,13	6,91

$p < 0,05$

Base. Conductores asalariados de centros de trabajo con 6 o más trabajadores

El Reglamento de los Servicios de Prevención (Real Decreto 39/1997) establece la obligatoriedad del empresario de organizar los recursos necesarios para el desarrollo de las actividades preventivas con arreglo a alguna de las siguientes modalidades preventivas:

- Asumiendo personalmente tal actividad.
- Designando a uno o varios trabajadores para llevarla a cabo.
- Constituyendo un servicio de prevención propio.
- Recurriendo a un servicio de prevención ajeno.

Es este estudio, la **modalidad preventiva** existente en la empresa se analizó sobre las respuestas de todos los conductores.

En primer lugar conviene destacar, que el 34,3% de los conductores encuestados no sabe qué figuras o recursos preventivos tienen implantados en su empresa y el 24,5% señala que "ninguno" (Tabla 3.1-9).

Entre las modalidades reconocidas la más frecuente es *la asunción del empresario* de la función de prevención de riesgos laborales (13,6%) y la que se presenta con menos frecuencia es el servicio de *prevención propio o mancomunado* (5%).

■ **Tabla 3.1-9.** Distribución de respuestas sobre la modalidad preventiva en la empresa

Modalidad preventiva	Nº de respuestas	(%)
Se dispone de un Servicio de prevención propio o mancomunado	57	5,0
Se recurre a un Servicio de prevención ajeno	115	10.2
El empresario ha designado a uno o varios trabajadores	96	8.5
El empresario ha asumido personalmente la función de prevención de riesgos	154	13.6
No sabe	387	34.3
Ninguna	277	24.5
No contesta	61	5.4
Total respuestas*	1147	101,6

* El total supera el 100% ya que en una misma empresa pueden coexistir varias modalidades preventivas
Base. Total de conductores

Las casillas  indican la máxima prevalencia
Las casillas  indican la mínima prevalencia

Hay que tener en cuenta que, el servicio de prevención propio es obligatorio en empresas de más de 500 trabajadores o de más de 250 trabajadores (muy poco representadas en este sector), que desarrollen actividades contempladas en el anexo I del RD 39/1997 entre las que no figura la actividad del transporte que se analiza en este estudio.

La modalidad preventiva se encuentra relacionada con el tamaño de la empresa. Los conductores que responden disponer de servicio de prevención propio o mancomunado pertenecen a empresas que, por término medio, tienen 100 trabajadores más (tabla 3.1-10).

■ **Tabla 3.1-10.** Tamaño de plantilla de la empresa según dispongan o no de servicio de prevención propio

Servicio de prevención propio o mancomunado	N	Media	Desviación típ.	Error típ. de la media
Sí	46	156,48	242,39	35,74
No	793	54,96	162,91	5,78

P<0,001
Base: Conductores asalariados

Por otro lado, tanto los conductores que responden que "no existe ninguna modalidad preventiva" como los que "no responden", pertenecen a empresas con menos trabajadores que los que sí tienen una modalidad preventiva establecida (Tabla 3.1-11).

■ **Tabla 3.1-11.** *Tamaño de plantilla de la empresa en aquellos que respondieron que no existía ninguna modalidad preventiva*

	N	Media	Desviación típ.	Error típ. media	p
Ninguna					
Sí	179	27,69	59,95	4,48	P<0,05
No	660	69,43	187,74	7,31	
No contestan					
Sí	33	19,21	37,91	6,6	P=0,01
No	806	62,21	172,69	6,08	

Base: Conductores asalariados

Al analizar las modalidades preventivas en función de la distinta situación laboral se observa que, en el caso exclusivo de los autónomos, la modalidad preventiva señalada como más frecuente es la asunción por parte del empresario de la prevención de riesgos (23,6%) mientras que en los asalariados prevalece el servicio de prevención ajeno (11,3%). (Tabla 3.1-12).

■ **Tabla 3.1-12.** *Distribución de respuestas sobre la modalidad preventiva establecida según los situación laboral (%)*

Modalidad preventiva	Autónomos	Asalariados
Servicio de prevención propio o mancomunado	3,9%	6,4%
Se recurre a un Servicio de prevención ajeno	9,7%	11,3%
El empresario ha designado a uno o varios trabajadores	5,8%	9,5%
El propio empresario	23,6%	9,5%
No sabe	11,2%	40,2%
Ninguna	36,3%	19,5%
No contesta	9,7%	3,6%
Total respuestas	100,0%	100,0%
Base	259	640

Base: Conductores autónomos y conductores asalariados de empresas de seis o más trabajadores

Las casillas indica la máxima prevalencia

Conviene destacar el alto desconocimiento existente entre los conductores asalariados sobre las modalidades preventivas implantadas en su empresa (40,2%).

El conocimiento de la figura del "Delegado de Prevención" entre asalariados de empresas de 6 o más trabajadores, guarda una relación significativa con el modelo de prevención implantado (Tabla 3.1-13). Cuando es el *propio empresario* quien asume la prevención de riesgos laborales, los trabajadores declaran en mayor frecuencia "no conocer" la existencia de delegado de prevención (43,6%); mientras que si se trata de *trabajadores designados por el empresario* aumenta la probabilidad entre los conductores de conocer esta figura (92,9%).

Tabla 3.1-13. Conocimiento de la figura del delegado de prevención según la modalidad preventiva establecida en la empresa

Modelo prevención	Conoce al delegado de prevención		
	Sí	No	Total
Servicio de prevención propio o mancomunado	32	9	41
	78,0%	22,0%	100,0%
Servicio de prevención ajeno	49	17	66
	74,2%	25,8%	100,0%
El empresario ha designado a uno o varios trabajadores *	52	4	56
	92,9%	7,1%	100,0%
El empresario ha asumido las funciones de prevención *	31	24	55
	56,4%	43,6%	100,0%
Total	164	54	218
	75,2%	24,8%	100,0%

* $p < 0,05$

Base: conductores asalariados de empresas de seis o más trabajadores

3.2. ACTIVIDADES PREVENTIVAS

La Ley de Prevención de Riesgos Laborales establece la obligatoriedad de las empresas de realizar actividades en materia de prevención de riesgos laborales, tales como la vigilancia de la salud, la información y la formación de los trabajadores en materia preventiva.

El 20,6% de los conductores manifiesta haber recibido formación en el último año, aproximadamente el 40% han sido informados en materia de prevención de riesgos

laborales y uno de cada dos se ha sometido a un reconocimiento médico en el último año. (tabla 3.2-1).

■ **Tabla 3.2-1.** Distribucion de actividades preventivas (%)

	Formación	Información riesgos de la carga	Información protección y prevención	Información centros de destino	Vigilancia medica
Total conductores	20,6%	43.3%	42,0%	35,5%	49,1%
Asalariado	22,4%	43,5%	42,4%	39,0%	53,2%
Autónomo	14,7%	49,6%	48,1%	59,7%*	44,6%

Base: total de conductores
Las casillas indican las mayores prevalencias

Al analizar la distribución de los distintos tipos de actividades preventivas por situación laboral se observa que, en general, los conductores autónomos tienen menos posibilidades de disponer de vigilancia médica y de formación presentando, sin embargo, mejores indicadores en cuanto a la información recibida relativa a riesgos laborales.

De entre el 20,6% de los conductores que han recibido formación (Tabla 3.2-2), el tipo más frecuente ha sido la destinada a *“mejorar o actualizar sus conocimientos sobre la prevención de riesgos laborales”* (64,4%) seguida en un 44,1% de los casos de la formación para *“mejorar o actualizar su preparación para realizar su trabajo”*.

■ **Tabla 3.2-2.** Distribución de los cursos de formación

Datos en %	Total	Asalariado	Autónomo
Mejorar o actualizar su preparación para realizar su trabajo	44,1	42,6	39,5
Mejorar o actualizar sus conocimientos sobre la prevención de riesgos laborales	64,4	63,1	52,6
Preparación para realizar nuevas tareas	11,3	8,7	21,1
Otros	1,4	1,0	2,6
Total respuestas*	121,2	115,4	115,8

* El total supera el 100% ya que en una misma persona puede haber recibido cursos sobre diferentes aspectos
Base: conductores que han respondido haber recibido formación en el último año

Si bien, como ya hemos comentado anteriormente, la formación es más frecuente entre conductores asalariados, conviene señalar que los conductores autónomos reciben más del doble de la formación destinada a la *"preparación de nuevas tareas"* que los asalariados.

De entre los reconocimientos médicos llevados a cabo entre los conductores, destacan por su frecuencia el *"periódico relativo a riesgos laborales"*, practicado en un 23,4% de los casos y por *"renovación del permiso de conducir"* (14,1%).

De nuevo, son los conductores autónomos quienes realizan menos reconocimientos médicos que los asalariados. Así, por ejemplo, la frecuencia de *"reconocimientos médicos periódicos relativos a riesgos laborales"* en el colectivo de autónomos se sitúa 4,7 puntos de porcentaje por debajo de los asalariados (24,5%). No obstante, es entre los autónomos donde se da la mayor frecuencia de reconocimientos médicos de la categoría de *"otros"* (12,4% frente a 8,7% en asalariados), donde se incluyen aquellos por interés propio, por enfermedad específica o los periódicos (Tabla 3.2-3).

■ **Tabla 3.2-3.** Tipos de reconocimientos médicos según situación laboral (%)

Datos en %	Total	Asalariado	Autónomo
Por renovación del permiso de conducir	14,1	13,9	14,7
Por mi incorporación al trabajo	4,0	5,1	0,4
Porque me asignaron tareas nuevas con nuevos riesgos para la salud	1,3	1,3	1,6
Por incorporación tras una ausencia prolongada por motivos de salud	1,1	1,3	0,4
Es periódico relativo a riesgos laborales	23,4	24,5	19,8
Otros	9,6	8,7	12,4
Ns	1,2	1,3	1,2
Nc	2,0	2,1	1,9
No se le ha practicado ningún reconocimiento médico	47,7	46,8	50,4
Total	104,4	105,0	102,8

* El total supera el 100% ya que en una misma persona puede haberse realizado un reconocimiento médico por más de un motivo

Base: total de conductores

3.2.1. Influencia de la Organización Preventiva en las Actividades Preventivas

En cuanto a la existencia de **órganos de participación**, se observa una relación positiva con el desarrollo de actividades preventivas. Así, en los casos en los que se manifiesta conocer la existencia de "Delegado de Personal" las posibilidades de recibir información sobre riesgos y de haberse sometido a un reconocimiento médico aumentan de forma significativa. En cuanto al acceso a la formación sigue siendo más elevada en estos casos aunque no se alcance una significación estadística (Tabla 3.2.1-1).

■ **Tabla 3.2.1-1.** Relación entre actividades preventivas y delegado de personal

Delegado de Personal	Formación	Información riesgos	Información Protección/prevención	Información centros de destino	Vigilancia medica
Si	28,1%	51,1%	51,5%	43,4%	49,1%
No	21,4%	38,7%	34,3%	30,6%	53,2%
Razón de Prevalencia	1,31	1,32*	1,50*	1,42*	44,6%

* $p < 0,05$

Base: conductores asalariados de empresas de seis o más trabajadores

Por otro lado, el conocimiento de la existencia de "Delegado de Prevención" se relaciona de forma significativamente positiva con todas las actividades preventivas desarrolladas, es decir, en los casos en los que se manifiesta conocer la existencia de "Delegado de Prevención" se da una mayor frecuencia de cursos de formación, información sobre riesgos específicos y reconocimientos médicos (Tabla 3.2.1-2).

■ **Tabla 3.2.1-2.** Relación entre actividades preventivas y delegado de prevención

Existe Delegado de prevención	Formación	Información riesgos	Información Protección/prevención	Información centros de destino	Vigilancia medica
Si	42%	55,8%	63,1%	50,2%	61,3%
No	12,8%	37,5%	28,1%	26,8%	51,4%
Razón de Prevalencia	3,28*	1,49*	2,25*	1,87*	1,19*

* $p < 0,05$

Base: conductores asalariados de empresas de seis o más trabajadores

La distribución de las distintas actividades preventivas tiene un comportamiento distinto según el **recurso preventivo** implantado si bien, en todos los casos, éstas son más frecuentes cuando existe una modalidad preventiva implantada en el centro de trabajo que cuando no.

Los conductores que pertenecen a centros de trabajo que tienen como modalidad preventiva un *servicio de prevención propio* (36,8%), *ajeno* (18,6%), o un *trabajador designado* (19,2%), son los que con mayor frecuencia y de forma significativa manifiestan haber recibido cursos de formación durante el último año (Tabla 3.2.1-3).

■ **Tabla 3.2.1-3.** Formación recibida según modelo preventivo implantado

Modelo Prevención	Modelo implantado	Modelo no implantado	Dif. %	Nivel significación
	%	%		
S. P. Propio	36,8	20	16,8	p<0,01
S. P. Ajeno	40	18,6	21,4	p<0,001
Trabajador designado	38,5	19,2	19,3	p<0,001
Propio empresario	23	20,5	2,5	ns

Base. Total de conductores

La información sobre los riesgos específicos de la carga, es más frecuente en conductores que pertenecen a centros de trabajo que tienen implantado algún tipo de modalidad preventiva, observándose diferencias estadísticamente significativas entre aquellos que manifiestan tener como modalidad preventiva al *propio empresario* (Tabla 3.2.1-4).

■ **Tabla 3.2.1-4.** Información recibida sobre riesgos de la carga según modelo preventivo implantado

Modelo Prevención	Modelo implantado	Modelo no implantado	Dif. %	Nivel significación
	%	%		
S. P. Propio	54,4	43,5	10,9	ns
S. P. Ajeno	47,8	43,6	4,2	ns
Trabajador designado	49	43,6	5,4	ns
Propio empresario	53,2	42,6	10,6	p<0,05

Base. Total de conductores

La información que reciben los conductores sobre las medidas de protección y prevención respecto a la carga que transportan (Tabla 3.2.1-5) es, significativamente, más frecuente en centros cuya modalidad preventiva es el *servicio de prevención propio* (69,1%), *ajeno* (56,6%) o el *propio empresario* (55,8%).

■ **Tabla 3.2.1-5.** Información recibida sobre medidas de protección de la carga según modelo preventivo implantado

Modelo Prevención	Modelo implantado %	Modelo no implantado %	Dif.%	Nivel significación
S. P. Propio	69,1	41,3	27,8	p<0,001
S. P. Ajeno	56,6	41,1	15,5	p<0,01
Trabajador designado	51,6	41,9	9,7	ns
Propio empresario	55,8	40,6	15,2	p<0,001

Base. Total de conductores

La información sobre las medidas de seguridad y prevención en los centros de destino es significativamente más frecuente en conductores de empresas que tienen instaurado un *servicio de prevención propio* (Tabla 3.2.1-6).

■ **Tabla 3.2.1-6.** Información recibida sobre los riesgos en el almacén según modelo preventivo implantado

Modelo Prevención	Modelo implantado %	Modelo no implantado %	Dif.%	Nivel significación
S. P. Propio	51,9	36,4	15,5	p<0,05
S. P. Ajeno	43	36,5	6,5	ns
Trabajador designado	41,2	36,8	4,4	ns
Propio empresario	48,3	35,5	12,8	p<0,01

Base. Total de conductores

En cuanto a la influencia del modelo preventivo sobre los reconocimientos médicos se observa que cuando el *servicio de prevención es propio o el empresario ha designado a uno o varios trabajadores* aumenta de forma significativa la frecuencia de revisiones médicas (Tabla 3.2.1-7).

■ **Tabla 3.2.1-7.** Revisiones médicas según el modelo preventivo instaurado

Modelo Prevención	Modelo implantado	Modelo no implantado	Dif. %	Nivel significación
	%	%		
S. P. Propio	70,9	49,7	21,2	p<0,01
S. P. Ajeno	50,9	50,7	0,2	ns
Trabajador designado	64,5	49,4	15,1	p<0,01
Propio empresario	50,7	50,7	0	ns

Base. Total de conductores

3.2.2. Influencia de las actividades preventivas sobre los indicadores de salud

En el análisis de la influencia de las actividades preventivas sobre las variables indicadoras de salud se observa, en líneas generales, una relación positiva, es decir, los conductores que han tenido acceso a actividades preventivas presentan mejores indicadores de salud, si bien existen diferencias según situación laboral.

En el caso de las **actividades formativas**, para ambos colectivos laborales, asalariados y autónomos, la posibilidad de participar en una acción formativa en el último año se incrementa si el conductor ha sufrido un accidente de trabajo en los dos años previos, si bien este incremento sólo resulta significativo en el caso de los autónomos (31,6%).

■ **Tabla 3.2.2-1a.** Actividades formativas y accidentes de trabajo (% de autónomos)

Formación	Accidentes de trabajo		
	Sí	No	Total
Si	31,6%	68,4%	100,0%
No	7,7%	92,3%	100,0%
Total	11,4%	88,6%	100,0%
Base	28	218	246

P=0,000

Base: conductores autónomos

■ **Tabla 3.2.2-1b.** Actividades formativas y accidentes de trabajo (% de asalariados)

Formación	Accidentes de trabajo		
	Sí	No	Total
Si	13,3%	86,7%	100,0%
No	12,0%	88,0%	100,0%
Total	12,3%	87,7%	100,0%
Base	106	757	863

$p > 0,05$

Base: conductores asalariados

Estos datos podrían estar reflejando bien, una mayor sensibilidad del conductor que ha sufrido un accidente de trabajo hacia la formación o bien, dadas las características de este estudio, que el contenido de la acción formativa desarrollada no es la suficiente para prevenir el accidente de trabajo.

La acción formativa parece sensibilizar al conductor, sobre los riesgos laborales y su influencia en la salud. Así, los conductores que han recibido formación relacionan más frecuentemente las consultas médicas con un posible origen laboral que aquellos que no han recibido formación, diferencias que resultan estadísticamente significativas (Tabla 3.2-2-2,a,b).

■ **Tabla 3.2.2-2a.** Actividades formativas y consultas médicas atribuidas al trabajo (% autónomos)

Formación	Consultas atribuidas al trabajo		
	Sí	No	Total
Si	58,3%	41,7%	100,0%
No	29,4%	70,6%	100,0%
Total	33,8%	66,3%	100,0%
Base	27	53	80

$P = 0,052$

Base: conductores autónomos

■ **Tabla 3.2.2-2b.** Actividades formativas y consultas medicas atribuidas al trabajo (% asalariados)

Formación	Consultas atribuidas al trabajo		
	Sí	No	Total
Si	50,0%	50,0%	100,0%
No	33,9%	66,1%	100,0%
Total	38,0%	62,0%	100,0%
Base	111	181	292

P=0,014

Base: conductores asalariados

Por otro lado, las acciones formativas reducen, de forma estadísticamente significativa, el consumo de medicamentos en el grupo de asalariados mientras que en autónomos se observa un ligero incremento aunque no es estadísticamente significativo (Tabla 3.2.2-3, a,b).

■ **Tabla 3.2.2-3 a.** Actividades formativas y consumo de medicamentos (% autónomos)

Formación	Consumo de medicamentos		
	Sí	No	Total
Si	23,7%	76,3%	100,0%
No	22,0%	78,0%	100,0%
Total	22,3%	77,7%	100,0%
Base	55	192	247

P>0,05

Base: conductores autónomos

■ **Tabla 3.2.2-3 b.** Actividades formativas y consumo de medicamentos (% asalariados)

Formación	Consumo de medicamentos		
	Sí	No	Total
Si	10,4%	89,6%	100,0%
No	17,5%	82,5%	100,0%
Total	15,9%	84,1%	100,0%
Base	137	723	860

P=0,016

Base: conductores asalariados

Estos datos podrían estar reflejando una disminución de la automedicación por parte del conductor asalariado que recibe formación mientras que en el caso del conductor autónomo hay que tener en cuenta que el mayor consumo de medicamentos observado puede deberse a que se trata de un colectivo de más edad que el asalariado.

Los conductores que han recibido **información sobre los riesgos específicos de la carga** perciben con mayor frecuencia y de forma estadísticamente significativa su estado de salud como "muy bueno" independientemente de su situación laboral (tabla 3.2.2-4, a,b) y realizan menos consultas médicas de carácter general, efecto que alcanza significación estadística en el colectivo de asalariados (Tabla 3.2.2-5,a,b).

■ **Tabla 3.2.2-4a.** Información sobre riesgos de la carga y salud percibida (% autónomos)

Información riesgos carga	Percepción del estado de salud					Total
	Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo	
si	22,3%	54,5%	20,7%	1,7%	,8%	100,0%
no	10,8%	56,9%	26,9%	4,6%	,8%	100,0%
Total	16,3%	55,8%	23,9%	3,2%	,8%	100,0%

P=0,014

Base: conductores autónomos

■ **Tabla 3.2.2-4b.** Información sobre riesgos de la carga y salud percibida (% asalariados)

Información riesgos carga	Percepción del estado de salud					Total
	Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo	
si	26,6%	53,9%	18,2%	1,1%	,3%	100,0%
no	19,3%	58,9%	18,7%	2,4%	,4%	100,0%
Total	22,4%	56,8%	18,5%	1,9%	,3%	100,0%

P=0,018

Base: conductores asalariados

■ **Tabla 3.2.2-5a.** Información de los riesgos de la carga y consultas médicas (% autónomos)

Información riesgos carga	Consultas médicas generales		
	Sí	No	Total
Si	32,2%	66,9%	100,0%
No	34,6%	64,6%	100,0%
Total	33,5%	65,7%	100,0%
Base	84	165	249

$p > 0,05$

Base: conductores autónomos

■ **Tabla 3.2.2-5b.** Información de los riesgos de la carga y consultas medicas (% asalariados)

Información riesgos carga	Consultas médicas generales		
	Sí	No	Total
Si	30,4%	69,4%	100,0%
No	37,8%	61,6%	100,0%
Total	34,6%	64,9%	100,0%
Base	298	559	857

$P = 0,033$

Base: conductores asalariados

La **información sobre las medidas de seguridad en labores de carga y descarga en los centros de destino** se relaciona con las consultas al médico, de tal manera que los conductores que han sido informados de las medidas de seguridad en labores de carga y descarga acuden con menos frecuencia al médico, alcanzando un nivel de significación en conductores autónomos (Tabla 3.2.2-6, a,b).

■ **Tabla 3.2.2-6a.** Información sobre medidas de seguridad en labores de carga y consultas al médico (% autónomos)

Información medidas de seguridad de la carga	Consultas médicas		
	Sí	No	Total
Si	24,2%	74,7%	100,0%
No	38,5%	60,1%	100,0%
Total	32,6%	66,1%	100,0%
Base	79	160	239

$P = 0,031$

Base: conductores autónomos

■ **Tabla 3.2.2-6b.** Información sobre medidas de seguridad en labores de carga y consultas al médico (% asalariados)

Información medidas de seguridad de la carga	Consultas médicas		
	Sí	No	Total
Si	31,0%	68,7%	100,0%
No	35,4%	64,2%	100,0%
Total	33,8%	65,8%	100,0%
Base	281	547	828

$P > 0,05$

Base: conductores asalariados

En cuanto a la **actividad de reconocimientos médicos** (Tabla 3.2.2-7), los datos reflejan la eficacia de los mismos en la mejora de la percepción del estado de salud del conductor. De esta forma, en los casos en los que los conductores manifestaron haberse sometido a un reconocimiento médico en el último año la percepción del estado de salud "muy buena" fue estadísticamente superior (26%) que aquellos que no se sometieron a revisión médica (14,5%).

■ **Tabla 3.2.2-7.** Reconocimientos médicos y nivel del estado de salud percibida

Recono- cimiento médico	Percepción del estado de salud					Total
	Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo	
Si	26,0%	54,2%	17,5%	1,6%	0,7%	100,0%
No	14,5%	60,3%	22,2%	2,8%	0,2%	100,0%
Total	20,3%	57,2%	19,8%	2,2%	0,5%	100,0%

$p < 0,001$

Base: total de conductores

3.3. HECHOS DIFERENCIALES CON LA POBLACIÓN DE REFERENCIA

Para conocer la posición del sector en lo que se refiere a su organización preventiva y actividad preventiva desarrollada, dentro del tejido empresarial general del país, se ha desarrollado un análisis comparativo tomando como referencia una submuestra de trabajadores de la V Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo.

Es este análisis se ha estudiado comparativamente la organización preventiva (órganos de participación y modalidad preventiva) y la actividad preventiva (formación información, vigilancia de la salud).

3.3.1. Organización Preventiva

Entre ambos colectivos (Tabla 3.3.1-1) se encontró una diferencia estadísticamente significativa en el conocimiento de la existencia de la figura de "Delegado de Prevención". La población de referencia, población trabajadora española, declara saber que hay un Delegado de Prevención mucho más frecuentemente que los conductores (77% y 34%, respectivamente, $p<0,001$).

■ **Tabla 3.3.1-1.** Conocimiento de la existencia de la figura de delegado de prevención en la empresa, según actividad profesional

	Submuestra VENCT (no Conductores)	Conductores
NO lo hay	12%	41%
SI lo Hay	77%	34%
No lo sabe	11%	25%
Total	100%	100%
Base	3.148	637

$p<0,001$
Base: trabajadores asalariados de centros con seis o más trabajadores (ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra V- ENCT)

Previo al abordaje de las distintas modalidades preventivas hay que señalar que la implantación de los recursos preventivos en el sector del Transporte ha sufrido un desarrollo más lento respecto al resto de actividades económicas.

En lo que se refiere a las modalidades más frecuentemente implantadas en la población trabajadora de referencia (Tabla 3.3.1-2), de acuerdo a la submuestra de la V-ENCT son: los *servicios de prevención ajenos* (43%), los *servicios de prevención propios* (34,8%) y la *designación de trabajadores por parte del empresario* (25,5%).

Entre los conductores la situación más frecuente era *desconocer* la modalidad preventiva existente en su empresa (34,3%), manifestar que *no existía ninguna* (24,5%) y finalmente la *asunción por parte del empresario* de estas funciones (13,6%).

■ **Tabla 3.3.1-2.** Conocimiento de la existencia de la modalidad preventiva en la empresa según actividad profesional

	Submuestra VENCT (no Conductores)	Conductores	p
Serv. Propio	34,8%	5,0%	0,000
Serv. Ajeno	43,0%	10,2%	0,000
Trabajador Designado	25,5%	8,5%	0,000
Asunción por el Empresario	5,7%	13,6%	0,000
No Sabe	16,0%	34,3%	0,000
Ninguno	3,2%	24,5%	0,000
No contesta	0,5%	5,4%	0,000
Base	3.516	1.129	

Base: Total de trabajadores de la ESCT en el Sector del Transporte y la Submuestra V- ENCT

Las casillas  indican los modelos más prevalentes

Las casillas  indican los modelos menos frecuentes

Analizando los casos en los que el *empresario había asumido las funciones de prevención* (dado que es la modalidad preventiva reconocida con una mayor frecuencia en el sector del transporte), se observa que en la población de referencia, en la mitad de los casos, había además otra modalidad mientras que en los conductores, en el 92,5% de los casos, fue la única modalidad reconocida (Tabla 3.3.1-3).

■ **Tabla 3.3.1-3.** Combinación de modalidades preventivas asunción por el empresario y otras según actividad profesional

¿Quién asume la prevención?	Submuestra VENCT (no Conductores)	Conductores
	192	93
Solo el empresario	51,0%	92,5%
Empresario más otros	49,0%	7,5%

$p < 0,0000$

Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra V- ENCT

3.3.2. Actividades Preventivas

En general, los conductores disponen de menos cobertura por actividades de prevención de riesgos laborales que la población trabajadora utilizada como referencia.

■ **Tabla 3.3.2-1.** Actividades preventivas según tipo de actividad profesional

	Submuestra VENCT (no Conductores)	Conductores	p
	3.516	1.129	
Reconocimiento Médico Periódico	71,0%	23,0%	0.0000
Formación en último año	60,7%	21,0%	0.0000
Formación para mejorar trabajo	34,2%	8,8%	0.0000
Formación para riesgos laborales	37,9%	12,9%	0.0000

Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra V- ENCT

La Tabla 3.3.2-2 pone de manifiesto que el desarrollo de las diferentes actividades preventivas se da con una mayor frecuencia cuando existe en la empresa la figura del "Delegado de Prevención" o, al menos, el trabajador manifiesta conocer su existencia.

■ **Tabla 3.3.2-2.** Actividades preventivas según conocimiento de la existencia de delegado de prevención

¿Existencia Delegado de Prevención?	Reconocimientos médicos periódicos		Formación en el último año		Formación para mejorar el trabajo		Formación sobre riesgos laborales	
	V ENCT	CON- DUCT	V ENCT	CON- DUCT	V ENCT	CON- DUCT	V ENCT	CON- DUCT
	51%	20%	43%	13%	28%	5%	18%	7%
Si lo Hay	80%	36%	69%	42%	39%	20%	45%	29%
No lo sabe	59%	21%	45%	16%	28%	6%	24%	10%
NC / Missing	49%	20%	40%	17%	17%	6%	25%	9%
p	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000

Base: ESCT en el Sector del Transporte; Submuestra V- ENCT

En cuanto a las modalidades preventivas (Tabla 3.3.2-3), su inexistencia o desconocimiento se asocia en ambos colectivos profesionales con peores resultados en términos de actividad preventiva.

En general, los mejores indicadores de actividad preventiva se relacionan con tener implantado un *servicio de prevención propio* mientras que las tasas más bajas de actividad preventiva se dan cuando es el *propio empresario* quien asume las tareas de prevención.

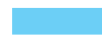
Conviene señalar que en el grupo de conductores, tener implantado un *servicio de prevención ajeno* se asocia por un lado, con la menor frecuencia de reconocimientos médicos y por otro con los mejores indicadores de actividad formativa.

■ **Tabla 3.3.2-3.** Actividades preventivas y modalidades preventivas

		Reconocimientos médicos periódicos		Formación en el último año		Formación para mejorar el trabajo		Formación sobre riesgos laborales	
		V ENCT	CON-DUCT	V ENCT	CON-DUCT	V ENCT	CON-DUCT	V ENCT	CON-DUCT
Trabajador Desigando	No	69%	22%	59%	20%	34%	8%	36%	12%
	Si	79%	45%	67%	39%	36%	16%	44%	28%
	DP	11%	23%	8%	19%	2%	7%	8%	17%
	p	0.000	0.000	0.000	0.000	0.327	0.022	0.000	0.000
Serv. Propio	No	67%	22%	52%	20%	27%	8%	30%	12%
	Si	79%	45%	77%	37%	47%	23%	52%	25%
	DP	13%	23%	25%	17%	20%	15%	21%	12%
	p	0.000	0.000	0.000	0.004	0.000	0.001	0.000	0.013
Serv. Ajeno	No	70%	24%	60%	18%	36%	8%	37%	11%
	Si	73%	25%	61%	40%	32%	15%	39%	26%
	DR	4%	2%	1%	21%	-4%	7%	2%	15%
	p	0.015	0.642	0.601	0.000	0.006	0.023	0.246	0.000
Empresario	No	72%	23%	61%	20%	34%	8%	38%	13%
	Si	63%	26%	51%	23%	30%	12%	37%	16%
	DP	-9%	3%	-10%	3%	-5%	3%	-1%	3%
	p	0.006	0.414	0.006	0.451	0.167	0.277	0.764	0.358
No Sabe	No	73%	25%	64%	24%	36%	10%	40%	15%
	Si	60%	19%	45%	15%	26%	7%	25%	8%
	DR	-14%	-7%	-18%	-9%	-10%	-3%	-15%	-7%
	p	0.000	0.010	0.000	0.001	0.000	0.095	0.000	0.002
Ninguno	No	72%	25%	62%	25%	35%	11%	39%	16%
	Si	43%	18%	34%	10%	23%	3%	10%	5%
	DP	-29%	-7%	-27%	-14%	-12%	-8%	-29%	-11%
	p	0.000	0.027	0.000	0.000	0.008	0.000	0.000	0.000
No contesta	No	71%	24%	61%	21%	34%	8%	38%	13%
	Si	75%	15%	47%	25%	33%	14%	27%	15%
	DP	4%	-9%	-14%	4%	-1%	6%	-11%	2%
	p	1.000	0.120	0.296	0.500	1.000	0.145	0.435	0.685

DP: Diferencia de prevalencias

 indica las mayores prevalencias por grupo profesional

 indica las menores prevalencias por grupo profesional

4

CONCLUSIONES

En el sector del transporte de mercancías por carretera predominan las empresas de menos de 49 trabajadores (73%). Los conductores de este tipo de empresas realizan principalmente trayectos de ámbito nacional mientras que en las empresas de mayor tamaño predominan los servicios de carácter internacional.

En cuanto a la existencia de Órganos de Participación en las empresas de este sector, se observa un elevado desconocimiento por parte de los conductores. Mientras que en la población trabajadora española tomada de referencia el 11% manifiesta no saber si en su empresa existe delegado de prevención, entre los conductores este porcentaje se incrementa en 14 puntos (25%).

Aproximadamente uno de cada tres conductores conoce la existencia de Representante Legal y Delegado de Prevención en su empresa frente al 77% de respuestas afirmativas obtenidas en la población de referencia.

Son los conductores de mayor antigüedad laboral y aquellos pertenecientes a empresas de gran tamaño quienes afirman con mayor frecuencia conocer la existencia de estas figuras.

Del mismo modo, también se observa un alto desconocimiento sobre las modalidades preventivas implantadas en el centro de trabajo por parte del conductor (34,3%) respecto a la población de referencia (16%). En este caso, uno de cada cinco conductores afirmó que no existía ningún modelo de prevención frente al 3,2% del resto de trabajadores.

Los recursos preventivos más frecuentemente implantadas en la población de referencia son los *servicios de prevención ajeno*, los *servicios de prevención propios* y la *designación de trabajadores de la empresa* mientras que en el sector del transporte predomina la *asunción por parte del empresario* de estas funciones. En este sentido conviene señalar que la implantación de recursos preventivos en el sector del Transporte ha sufrido un desarrollo más lento respecto al resto de actividades económicas.

El *servicio de prevención propio* es el recurso preventivo menos frecuente entre los conductores y se relaciona con el tamaño de plantilla de tal manera que la probabilidad de tener implantado un *servicio de prevención propio* es significativamente más frecuente en grandes empresas. Los conductores de empresas pequeñas manifiestan más frecuentemente que en su centro *no existe servicio de prevención*.

El conocimiento de la figura del delegado de prevención entre los conductores se relaciona con el modelo de prevención implantado. Cuando *el empresario ha designado uno o varios trabajadores para llevar a cabo las funciones preventivas*, aumenta significativamente las respuestas positivas sobre el conocimiento del Delegado de Prevención entre los conductores y, cuando es el *propio empresario quien asume estas funciones*, se da una mayor frecuencia de respuestas negativas.

En general, los conductores disponen de menos cobertura por actividades de prevención de riesgos laborales que la población de referencia. El 23% de conductores se sometió a *reconocimiento médico periódico relativo a riesgos laborales* frente al 71% de la población de referencia, el 21% de los conductores recibió formación en el último año frente al 60,7% del resto de trabajadores y aproximadamente el 40% del colectivo del transporte ha recibido información relativa a riesgos laborales.

Estas actividades preventivas son significativamente más frecuentes en conductores que responden conocer a los Órganos de Participación de su empresa y la modalidad preventiva implantada si bien varían en función del tipo de recurso implantado.

Para ambos colectivos profesionales, las actividades preventivas son más frecuentes en trabajadores de empresas donde existe "Delegado de Prevención" y modalidad preventiva implantada, fundamentalmente cuando existe un *servicio de prevención propio* mientras que las tasas más bajas de actividad preventiva se dan cuando es el *propio empresario* quien asume las tareas de prevención. En este punto conviene recordar que es esta última modalidad preventiva la más frecuente en el sector del transporte.

La implantación de un *servicio de prevención ajeno* en el grupo de conductores se asocia con las tasas más bajas de reconocimientos médicos y, por el contrario, con las más altas en cuanto a actividades formativas se refiere.

En el análisis de la influencia de las actividades preventivas sobre las variables indicadoras de salud del colectivo de conductores, se observa, en líneas generales una relación positiva.

Parece existir cierta sensibilización del conductor que ha asistido a actividades formativas acerca de la relación salud/condiciones de trabajo, asociando de forma más frecuente los motivos de consultas médicas con las condiciones de trabajo.

La relación observada entre actividad formativa y accidente de trabajo plantea dos posibles hipótesis; bien que el hecho de haber sufrido un accidente de trabajo genera una mayor motivación del conductor para asistir a acciones formativas o bien que los contenidos de la acción formativa, una vez desarrollada, no son suficientes para la prevención del accidente de trabajo.

Finalmente actividades preventivas tales como haber recibido información sobre riesgos laborales y haberse sometido a vigilancia médica, mejoran los niveles de salud percibida entre los conductores.

Anexo.

**Cuestionario
de Salud y
Condiciones
de Trabajo**

Nº de Cuestionario _____
 Entrevistador _____
 Provincia _____
 Punto de muestreo _____

INTRODUCCIÓN: Buenos días/ tardes. Mi nombre es _____ del Instituto de Investigación de Mercados Teceyl. Estamos realizando un estudio para el Ministerio de Fomento a través de la Escuela Nacional de Medicina del Trabajo, sobre el estado de salud y las condiciones de trabajo de los conductores de transporte de mercancías por carretera, ¿sería tan amable de responderme a unas preguntas? Gracias
 (La información que nos facilite está protegida por la Ley del secreto estadístico, garantizándose su anonimato).

SELECCIÓN DE LA MUESTRA

A- ¿Trabaja para una empresa española del sector de transporte de mercancías por carretera?

- Sí..... 1
- No, trabajo para una empresa extranjera..... 2
- No, soy autónomo..... 3
- No, transporte mercancías propias..... 4

FIN DEL CUESTIONARIO

FIN DEL CUESTIONARIO

B- ¿El trayecto que está realizando es igual o superior a 200 Km, incluyendo ida y vuelta?

- Sí..... 1
- No..... 2

FIN DEL CUESTIONARIO

C- ¿Conduce Ud. una cabeza tractora o un camión pesado, con más de 3.500 Kg de capacidad de carga?

- Sí..... 1
- No..... 2

FIN DEL CUESTIONARIO

TRAYECTO ACTUAL

P.1 Podría decirme si el servicio que se encuentra realizando es de carácter:

Nacional ☐

Internacional ☐

P.2 ¿Cuántos Kms requiere el servicio actual, incluyendo ida y vuelta?

-	-	-	-	-
---	---	---	---	---

P.3 Y, en el servicio actual, ¿cuántas horas ha dormido aproximadamente por noche?

- _____ Horas 1
- No ha tenido que pernoctar 2
- N.C 99

P.4 En relación con el trayecto que está realizando, indique en qué medida tiene quejas de los siguientes aspectos :

(ENTREVISTADOR: *Mostrar tarjeta 1*)

	Nada	Poco	Regular	Bastante	Mucho	NC
– El número de km recorridos.....	1	2	3	4	5	9
– El apremio de tiempo.....	1	2	3	4	5	9
– La cantidad de horas de conducción por día.....	1	2	3	4	5	9
– El estado de las carreteras.....	1	2	3	4	5	9
– El diseño o acondicionamiento de la cabina.....	1	2	3	4	5	9
– Averías o problemas mecánicos.....	1	2	3	4	5	9
– Manipulación manual de carga.....	1	2	3	4	5	9
– La ejecución de maniobras con vehículo.....	1	2	3	4	5	9
– La claridad de las instrucciones.....	1	2	3	4	5	9
– La cantidad de horas de sueño y descanso.....	1	2	3	4	5	9
– Condiciones de alojamiento.....	1	2	3	4	5	9
– Condiciones de alimentación.....	1	2	3	4	5	9
– Los tiempos de espera para carga/descarga.....	1	2	3	4	5	9
– Necesidad de vigilar la carga constantemente.....	1	2	3	4	5	9

P.5 En relación con la cabina de su vehículo, indique su grado de satisfacción con los siguientes aspectos, **siendo 1= nada satisfecho y 5= muy satisfecho:**

(ENTREVISTADOR: *Mostrar tarjeta 2*)

	Grado de Satisfacción					NC
– Confort del asiento.....	1	2	3	4	5	9
– Amplitud de la cabina.....	1	2	3	4	5	9
– Acceso a la cabina.....	1	2	3	4	5	9
– Visibilidad.....	1	2	3	4	5	9
– Climatización.....	1	2	3	4	5	9
– Visualización del tablero de instrumentos.....	1	2	3	4	5	9
– Sistema de navegación (GPS).....	1	2	3	4	5	9
– Seguridad del vehículo.....	1	2	3	4	5	9
– Sistemas de comunicación.....	1	2	3	4	5	9
– Maniobrabilidad.....	1	2	3	4	5	9
– Diseño de los mandos de control.....	1	2	3	4	5	9
– Insonorización de la cabina.....	1	2	3	4	5	9
– Vibraciones.....	1	2	3	4	5	9

TIPO DE VEHÍCULO

P.6 Antigüedad del vehículo en años (ENTREVISTADOR: *Leer opciones*)

- Menos de un año..... 1
- De 1 a 3 años..... 2
- De 3 a 5 años..... 3
- De 5 a 8 años..... 4
- Más de 8 años..... 5
- NS..... 8
- NC..... 9

TIPO DE CONTRATO

P.7 Según me ha dicho anteriormente, ¿su situación laboral es...? (**ENTREVISTADOR:** Leer opciones)

- Asalariado (preguntar P8, P9)..... 1
- Autónomo (pasar a P10)..... 2
- Otro, especificar _____ 3
- NS..... 8
- NC..... 9

P.8 ¿Cómo es su contrato? (Sólo asalariados)

- Indefinido..... 1
- Por obra o servicio..... 2
- Eventual por circunstancias de la producción..... 3
- Interino..... 4
- De formación..... 5
- En prácticas..... 6
- Trabajador de una empresa de trabajo temporal (ETT)... 7
- Otro, especificar _____ 8
- NC..... 9

EMPRESA

P.9 ¿Aproximadamente cuántos trabajadores asalariados hay en su empresa?

--	--	--	--

NC.....9999

ENTREVISTADOR: A TODOS

P.10 ¿Cuánto tiempo lleva Ud. realizando su trabajo como conductor profesional?

(**ENTREVISTADOR:** Aunque las respuestas en las opciones "En su empresa actual" y "En su vida laboral" sean iguales, por favor rellene las dos columnas).

	Nº de años	Nº de meses	Nº de días	NC
En su empresa actual (Sólo Asalariados)				99
En su vida laboral (Asalariados y Autónomos)				99

VARIABLES DE EXPOSICIÓN

P.11 Con qué frecuencia manipula productos tóxicos o respira polvos, humos, aerosoles, gases o vapores nocivos o tóxicos

(**ENTREVISTADOR:** Leer categorías y anotar una sola opción)

- Muy frecuentemente..... 1
- Frecuentemente..... 2
- Ocasionalmente 3
- Nunca..... 4
- NS..... 8
- NC..... 9

P.12 ¿Cuáles son los principales riesgos de accidente que existen en su puesto de trabajo?

(**ENTREVISTADOR:** Respuesta múltiple)

- Caídas de personas desde altura.....	1
- Caídas de personas al mismo nivel.....	1
- Caídas de objetos, materiales o herramientas.....	1
- Desplomes o derrumbamientos.....	1
- Cortes y pinchazos.....	1
- Golpes.....	1
- Accidentes de tráfico durante la jornada de trabajo.....	1
- Atropellos, vuelcos o golpes con vehículos en el centro de trabajo.....	1
- Proyección de fragmentos o partículas.....	1
- Atrapamientos.....	1
- Sobreesfuerzos por manipulación manual de cargas pesadas.....	1
- Quemaduras.....	1
- Contactos eléctricos.....	1
- Exposición a radiaciones.....	1
- Exposición a agentes químicos.....	1
- Explosiones.....	1
- Incendios.....	1
- Atracos, agresiones físicas u otros actos violentos.....	1
- Otros, Especificar _____	1
- Ninguno.....	7

DISEÑO DEL PUESTO, CARGA DE TRABAJO Y FACTORES PSICOSOCIALES

P.13 Su trabajo le obliga a: (**ENTREVISTADOR:** Mostrar tarjeta 3)

	Más de la ½ jornada	Entre la ½ y la ¼ parte de la jornada	Menos de la ¼ parte de la jornada	Nunca	NC
- Permanecer en posturas dolorosas, fatigantes o inadecuadas...	1	2	3	4	9
- Mantener una misma postura.....	1	2	3	4	9
- Levantar o desplazar cargas pesadas.....	1	2	3	4	9
- Realizar una fuerza importante....	1	2	3	4	9
- Realizar movimientos de manos o brazos muy repetitivos.....	1	2	3	4	9

P.14 Indique las **tres principales** zonas de su cuerpo donde sienta molestias que Ud. achaque a posturas y esfuerzos derivados de su trabajo.

(ENTREVISTADOR: **Mostrar tarjeta 4** y anotar los códigos de, como máximo, tres zonas del cuerpo. Rellenar con 97 -"Ninguna"- la ausencia de molestias)

- | | | |
|----|-----------------------|----------------------|
| 01 | Nuca/Cuello | |
| 02 | Hombro/s | |
| 03 | Brazo/s - Antebrazo/s | <input type="text"/> |
| 04 | Codo/s | |
| 05 | Mano/s, Muñeca/s | <input type="text"/> |
| 06 | Alto de la espalda | |
| 07 | Bajo de la espalda | |
| 08 | Nalgas/Caderas | <input type="text"/> |
| 09 | Muslos | |
| 10 | Rodillas | |
| 11 | Piernas | |
| 12 | Pies/Tobillos | |
| 13 | Otras. Especificar: | |
| 97 | Ninguna | |

P.15 En la ejecución de su trabajo necesita:

(ENTREVISTADOR: **Mostrar tarjeta 3**)

	Más de la ½ jornada	Entre la ½ y la ¼ parte de la jornada	Menos de la ¼ parte de la jornada	Nunca	NC
- Mantener un nivel de atención alto o muy alto	1	2	3	4	9
- Mantener un ritmo de trabajo elevado	1	2	3	4	9
- Realizar tareas muy repetitivas y de muy corta duración	1	2	3	4	9

P.16 Para realizar correctamente su trabajo, en general Ud. cuenta con...

(ENTREVISTADOR: **Mostrar tarjeta 5**)

	Siempre o casi siempre	Frecuente- mente	A veces	Nunca	NC
- Tiempo suficiente	1	2	3	4	9
- Informaciones claras y suficientes	1	2	3	4	9
- Posibilidad de recibir ayuda	1	2	3	4	9
- Número suficiente de colaboradores	1	2	3	4	9
- Utilización de nuevas tecnologías (GPS, Ordenador, sistemas informáticos, etc.)	1	2	3	4	9

P.17 Podría decirme ¿cuantos Kilómetros suele hacer de media al año?

- NC.....99

P.18 En su trabajo, ¿puede elegir o modificar...? (**ENTREVISTADOR:** Leer opciones)

	Sí, siempre que quiero	A veces	Nunca	NC
– El orden de las tareas.....	1	2	3	9
– El método de trabajo.....	1	2	3	9
– El ritmo de trabajo.....	1	2	3	9
– La distribución y/o duración de las pausas en el trabajo....	1	2	3	9

P.19 ¿En cuáles de los siguientes aspectos de su trabajo considera Ud. que se tiene en cuenta su opinión o sugerencias?

(**ENTREVISTADOR:** *Mostrar tarjeta 6*)

	Sí	No	No hago sugerencias	No me preguntan	NC
– Planificación y organización de su trabajo	1	2	3	4	9
– Revisión de la calidad de su trabajo	1	2	3	4	9
– Introducción de cambios (organizativos o tecnológicos) en su trabajo o puesto	1	2	3	4	9
– Elección de equipos / útiles que Ud. maneja	1	2	3	4	9
– Adecuación de las condiciones de su puesto de trabajo	1	2	3	4	9
– Actividades para la prevención de riesgos laborales en su puesto de trabajo	1	2	3	4	9

HORARIO DE TRABAJO

P.20 ¿Puede indicarme el número de horas que dedica exclusivamente a la conducción por semana aproximadamente? (horas al volante)

– NC.....99

P.21 ¿Y a labores de carga y/o descarga que realiza por semana aproximadamente Ud. mismo?

– NC.....99

P.22 ¿Podría decirme con qué frecuencia el trayecto que realiza es de noche?(**ENTREVISTADOR:** Leer opciones)

- Siempre durante la noche..... 1
- Solo algunas noches por semana (indicar cuántas) 2
- Excepcionalmente debido a un retraso..... 3
- Es imprevisible..... 4
- Nunca durante la noche..... 5
- NC..... 9

P.23 ¿Cuántas noches suele Ud. dormir fuera de su domicilio por término medio al mes?

– NC.....99

P.24 Cuando duerme fuera de su domicilio, ¿dónde duerme habitualmente?

- Hostal..... 1
- Pensión..... 2
- Cabina..... 3
- Otros. Especificar..... 4
- NC..... 9

P.25 ¿Trabaja en actividades relacionadas con el transporte los sábados, domingos y días festivos?
(**ENTREVISTADOR:** Leer opciones)

	Siempre o casi siempre	Frecuentemente	Algunas veces	Nunca	NC
- Sábados	1	2	3	4	9
- Domingos y días festivos	1	2	3	4	9

ORGANIZACIÓN DE LA PREVENCIÓN

ENTREVISTADOR: Sólo hacer la P.26 P.27 si el centro de trabajo cuenta con 6 o más trabajadores. Si tiene menos de 6 trabajadores pasar a la P.28

P.26 ¿En su empresa o centro de trabajo, ¿conoce usted si hay algún representante legal de los trabajadores?

- Sí..... 1
- No..... 2
- NS..... 8
- NC..... 9

P.27 En su empresa o centro de trabajo, ¿conoce usted si hay algún Delegado de prevención de riesgos laborales?

(**ENTREVISTADOR:** explicar la figura de Delegado de Prevención)

- Sí..... 1
- No..... 2
- NS..... 8
- NC..... 9

ENTREVISTADOR: A TODOS

P.28 En su empresa, ¿qué figuras o recursos tienen implantados para la prevención de riesgos laborales?

(**ENTREVISTADOR:** Respuesta múltiple)

- El empresario ha designado a uno o varios trabajadores..... 1
- Se dispone de un Servicio de prevención propio o mancomunado..... 1
- Se recurre a un Servicio de prevención ajeno a la empresa..... 1
- El empresario ha asumido personalmente la función de prevención de riesgos.... 1
- NS..... 7
- Ninguna..... 8
- NC..... 9

ACTIVIDADES PREVENTIVAS

P.29 En los últimos doce meses, ¿se le practicó algún reconocimiento médico por alguna de estas finalidades?

(ENTREVISTADOR: Respuesta múltiple)

	Sí	No
- Por renovación del permiso de conducir.....	1	2
- Por mi incorporación al trabajo.....	1	2
- Porque me asignaron tareas nuevas con nuevos riesgos para la salud....	1	2
- Por incorporación tras una ausencia prolongada por motivos de salud....	1	2
- Es periódico relativo a riesgos laborales.....	1	2
- Otros. Especificar	1	2
- _____		
- NS.....	8	
- NC.....	9	

P.30 En caso de ser trabajador por cuenta ajena, ¿en su empresa se le ofrece un reconocimiento médico periódicamente?

- Sí..... 1
- No..... 2

FORMACIÓN

P.31 Durante los últimos doce meses, ¿ha recibido algún tipo de formación (charla, curso, material didáctico, etc.) de cualquier tema facilitado por su empresa, asociación, sindicato...?

- Sí..... 1 - No..... 2 - NS..... 8 - NC..... 9	}	Pasar a P 33
--	--------------------------------------	---

P.32 Dicha actividad formativa estaba orientada a: (ENTREVISTADOR: Respuesta múltiple)

- Mejorar o actualizar su preparación para realizar su trabajo..... 1
- Mejorar o actualizar sus conocimientos sobre la prevención de riesgos laborales..... 1
- Preparación para realizar nuevas tareas..... 1
- Otros. Especificar _____ 1

P.33 Con relación a la carga que transporta o ha transportado en este servicio ¿la empresa o cliente le han informado en algún momento de los riesgos específicos a los que puede estar expuesto? (ENTREVISTADOR: Leer opciones)

- No le informaron 1
- Si, verbalmente 2
- Si, por escrito..... 3
- Si, verbalmente y por escrito 4
- NC 9

P.34 ¿Y de las medidas de protección y prevención a aplicar con relación a la carga transportada?

- No le informaron 1
- Si, verbalmente 2
- Si, por escrito..... 3
- Si, verbalmente y por escrito 4
- NC 9

P.35 Y cuando Ud. se ve obligado a realizar labores de carga y descarga en los almacenes o centros de los clientes o destinatarios para los que trabaja, ¿ha sido informado sobre las medidas de seguridad y prevención en dichos centros?

- No le informaron 1
- Si, verbalmente 2
- Si, por escrito..... 3
- Si, verbalmente y por escrito 4
- NC 9

DAÑOS A LA SALUD

P.36 Vamos a hablar ahora de su salud. En los últimos doce meses, ¿diría Ud. que su estado de salud ha sido muy bueno, bueno, regular, malo o muy malo? (**ENTREVISTADOR:** Leer opciones)

- Muy bueno..... 1
- Bueno..... 2
- Regular..... 3
- Malo..... 4
- Muy malo..... 5
- NC..... 9

P.37 En los dos últimos años, ¿ha tenido algún accidente de trabajo, incluyendo accidentes de tráfico como consecuencia de su actividad de transporte?

-	Sí.....	1	] →	Pasar a P 40
-	No.....	2		
-	NC.....	9		

↓

P.38 ¿En qué situación se produjo el último accidente?

- | | | |
|---|------------------------------------|---|
| - | En circulación | 1 |
| - | En maniobras con el vehículo..... | 2 |
| - | Labores de carga y/o descarga..... | 3 |
| - | Otras, especificar | 4 |

P.39 ¿Cuáles fueron las causas de este accidente?

(ENTREVISTADOR: Respuesta múltiple)

- | | | |
|---|---|---|
| - | El lugar de trabajo está en malas condiciones..... | 1 |
| - | Mal estado del vehículo..... | 1 |
| - | El área de trabajo o superficie es insegura..... | 1 |
| - | El acceso a la cabina está en malas condiciones..... | 1 |
| - | Caídas desde la cabina..... | 1 |
| - | Las instalaciones son viejas..... | 1 |
| - | Hay que sacar el trabajo por encima de todo..... | 1 |
| - | Por falta de medios o herramientas adecuadas..... | 1 |
| - | El trabajo obliga a realizar operaciones peligrosas..... | 1 |
| - | Por esfuerzos o posturas forzadas..... | 1 |
| - | Falta o inadecuación de equipos de protección individual..... | 1 |
| - | Por cansancio o fatiga..... | 1 |
| - | Por exceso de confianza, costumbre o despistes..... | 1 |
| - | Se trabaja sin la formación suficiente..... | 1 |
| - | El ritmo de trabajo es muy elevado..... | 1 |
| - | Falta de experiencia en el trabajo..... | 1 |
| - | Por la densidad de tráfico..... | 1 |
| - | Por exceso de velocidad..... | 1 |
| - | Por mal estado de la calzada (trazado, señalización, obras..... | 1 |
| - | Por condiciones meteorológicas (lluvia, niebla, etc.)..... | 1 |
| - | Por otras razones debidas al tráfico..... | 1 |

P.40 Durante el último año, ¿cuántas veces tuvo que consultar a un médico por un problema, molestia o enfermedad?

(**ENTREVISTADOR:** Se entiende por "consulta médica" cualquier visita a un médico para diagnóstico, examen, tratamiento o consejo. Sin embargo, no se considera consulta médica los exámenes colectivos (reconocimientos laborales periódicos), las visitas para realizar exclusivamente pruebas diagnósticas (radiografías, análisis, etc.), las revisiones, la tramitación de bajas, la expedición de recetas, la elaboración de informes o *pedir hora o cita*).

-	Una.....	1	
-	Dos.....	2	
-	Tres.....	3	
-	Más de tres.....	4	
-	Ninguna.....	7	] → Pasar a P 43
-	NC.....	9	

P.41 ¿Cuántas de estas consultas médicas considera Ud. que están relacionadas con problemas de salud derivados de su trabajo? (**ENTREVISTADOR:** Atención a una posible incoherencia de la respuesta del entrevistado con respecto al obtenida en la pregunta anterior)

-	Una.....	1	
-	Dos.....	2	
-	Tres.....	3	
-	Más de tres.....	4	
-	Ninguna.....	7	] → Pasar a P 43
-	NS.....	8	
-	NC.....	9	

P.42 Estas consultas relacionadas con problemas de salud derivados de su trabajo, ¿qué enfermedad/es o molestia/s las motivaron?

(**ENTREVISTADOR:** Respuesta múltiple)

-	Dolor de cuello.....	1
-	Dolor de espalda.....	1
-	Hernia de disco.....	1
-	Dolor en miembro superior: hombro, brazo, codo, antebrazo (excepto muñeca o mano).....	1
-	Dolor en muñeca o mano.....	1
-	Dolor en miembro inferior: cadera, muslo, rodilla, pierna, tobillo, pie.....	1
-	Esguince, luxación, fractura o desgarrar muscular.....	1
-	Quemaduras.....	1
-	Heridas por cortes, pinchazos, golpes y proyecciones.....	1
-	Enfermedades de corazón.....	1
-	Enfermedades de las venas (varices, hemorroides, trombosis).....	1
-	Alteraciones gastrointestinales (gastritis, úlcera, malas digestiones, diarrea, estreñimiento, dolor abdominal).....	1
-	Infecciones del aparato respiratorio (gripe, resfriado, neumonía).....	1
-	Asma.....	1
-	Otras enfermedades respiratorias.....	1
-	Enfermedades de la piel.....	1
-	Alergias.....	1
-	Intoxicación aguda.....	1
-	Disminución de la audición.....	1
-	Dolor de cabeza (cefalea).....	1
-	Vértigos o mareos.....	1
-	Alteraciones de la visión o fatiga visual (cansancio de ojos).....	1
-	Estrés Depresión Alteraciones del sueño.....	1
-	Problemas de la voz.....	1
-	Cansancio crónico.....	1
-	Enfermedades del hígado y sus vías biliares.....	1
-	Enfermedades del riñón y vías urinarias (cálculos, infecciones, enf. de la próstata).....	1
-	Otras. Especificar.....	1

P.43 ¿Durante las dos últimas semanas, ha tenido que reducir o limitar su actividad laboral, al menos la mitad de un día, por alguna molestia o síntoma?

↓	- Sí..... 1 - No..... 2 - NC..... 9	}	→	Pasar a P 46
---	---	---	---	--------------

P.44 ¿Cuántos días ha reducido su actividad laboral?

--	--

N.C.....99

P.45 ¿Cuál ha sido ese dolor o síntoma que le ha obligado a limitar su actividad laboral?

(ENTREVISTADOR: ANOTAR TODOS LOS QUE ESPONTÁNEAMENTE DIGA EL ENTREVISTADO.

Respuesta múltiple)

- | | |
|---|---|
| - Dolor de huesos, de columna o de las articulaciones..... | 1 |
| - Problemas de nervios, depresión o dificultad para dormir..... | 1 |
| - Problemas de garganta, tos, catarro o gripe..... | 1 |
| - Dolor de cabeza..... | 1 |
| - Contusión, lesión o heridas..... | 1 |
| - Dolor de oídos, otitis..... | 1 |
| - Diarrea o problemas intestinales..... | 1 |
| - Ronchas, picor, alergias..... | 1 |
| - Molestias de riñón o urinarias..... | 1 |
| - Problemas de estómago, digestivo, hígado o vesícula biliar..... | 1 |
| - Fiebre..... | 1 |
| - Problemas con los dientes o encías..... | 1 |
| - Mareos o vahídos..... | 1 |
| - Dolor en el pecho..... | 1 |
| - Tobillos hinchados..... | 1 |
| - Ahogo, dificultad para respirar..... | 1 |
| - Cansancio sin razón aparente..... | 1 |
| - Otros..... | 1 |
| - NC..... | 9 |

P.46 En las últimas dos semanas. ¿ha tomado algún tipo de medicamento (gotas, pastillas, inyecciones, supositorios, etc.)?

- Sí..... 1
 - No..... 2
 - NC..... 9

↓
 [] → **Pasar a P 49**

P.47 ¿Qué tipo de medicamento? (**ENTREVISTADOR:** anotar todos los que cite el entrevistado. Respuesta múltiple)

P.48 ¿Y los medicamentos que Ud. ha consumido fueron recetados por el médico? (**ENTREVISTADOR:** preguntar por cada uno de los medicamentos consumidos por el entrevistado)

	P.47	P.48	
	Consumido	Recetado por el médico	No recetado por el médico
- Medicina para el catarro, gripe, garganta, bronquios.....	1	1	2
- Medicinas para el dolor y/o para bajar la fiebre.....	1	1	2
- Reconstituyentes como vitaminas, minerales, tónicos.....	1	1	2
- Laxantes.....	1	1	2
- Antibióticos.....	1	1	2
- Tranquilizantes, relajantes pastillas para dormir.....	1	1	2
- Medicamentos para la alergia.....	1	1	2
- Medicamentos para la diarrea.....	1	1	2
- Medicinas para el reuma.....	1	1	2
- Medicinas para el corazón.....	1	1	2
- Medicinas para la tensión arterial.....	1	1	2
- Medicinas para alteraciones digestivas.....	1	1	2
- Antidepresivos, estimulantes.....	1	1	2
- Medicamentos o productos para adelgazar.....	1	1	2
- Medicamentos para bajar el colesterol.....	1	1	2
- Medicamentos para la diabetes.....	1	1	2
- Otros..Especificar.....	1	1	2

P.49 Indique en qué medida le molestan los siguientes aspectos de su trabajo:

(ENTREVISTADOR: *Mostrar tarjeta 7*)

	Nada	Poco	Regular	Bastante	Mucho	NC
- La falta de autonomía en su trabajo.....	1	2	3	4	5	9
- El ritmo impuesto.....	1	2	3	4	5	9
- El control a que está sometido por sus mandos.....	1	2	3	4	5	9
- El horario de trabajo.....	1	2	3	4	5	9
- La monotonía en la conducción.....	1	2	3	4	5	9
- La dificultad de comunicación con otros.....	1	2	3	4	5	9
- El esfuerzo físico que ha de realizar en su puesto como realizar labores de carga y/o descarga u otras.....	1	2	3	4	5	9
- La postura que debe adoptar en su trabajo.....	1	2	3	4	5	9
- La iluminación del puesto.....	1	2	3	4	5	9
- El ruido existente en su puesto de trabajo.....	1	2	3	4	5	9
- La temperatura y humedad del ambiente.....	1	2	3	4	5	9
- Los contaminantes a que está sometido.....	1	2	3	4	5	9
- El riesgo de tener un accidente.....	1	2	3	4	5	9
- La inestabilidad en el empleo.....	1	2	3	4	5	9

HÁBITOS

P.50 ¿Podría Ud. decirme si fuma? (ENTREVISTADOR: *Leer las opciones*)

↓	- Sí, fumo diariamente.....	1	] →	Pasará a P 52
	- Sí fumo, pero no diariamente.....	2		
	- No fumo, pero ha fumado.....	3		
	- No fumo, ni he fumado nunca de manera habitual.....	4		
	- NC.....	9		

P.51 ¿Qué cantidad y qué tipo de tabaco fuma Ud. por término medio al día?

- Cigarrillos/día _____
- Pipas/día _____
- Puros/día _____

P.52 Podría indicarme, aproximadamente, ¿cuántas horas al día duerme Ud. habitualmente?

_____ horas

N.C 99

P.53 ¿En qué medida considera Ud. que su trabajo afecta a los siguientes aspectos? (**ENTREVISTADOR:** Leer opciones)

	Nada	Poco	Regular	Bastante	Mucho	NC
-Vida familiar.....	1	2	3	4	5	9
-Vida social.....	1	2	3	4	5	9
-Ocio.....	1	2	3	4	5	9
-Otros.....	1	2	3	4	5	9

P.54 Sexo

- Varón..... 1
- Mujer..... 2

P.55 ¿Cuántos años cumplió Ud. en su último cumpleaños?

N.C. 99

P.56 ¿En qué país nació usted? _____

P.57 ¿Cuál es su nacionalidad?

- Española..... 1
- Extranjera..... 2
- Especificar cuál: _____
- N.C..... 99

P.58 Actualmente se discute mucho respecto de la seguridad de los profesionales al volante, ¿cree Ud. que el paso de la edad puede afectar a la seguridad de la conducción. Podría decirme su grado de acuerdo o desacuerdo con las siguientes frases?:

(**ENTREVISTADOR:** Mostrar tarjeta 8)

	Muy de acuerdo	Algo de acuerdo	Nada de acuerdo	NC
La edad no afecta en nada a la seguridad, lo importante es la experiencia del conductor.....	1	2	3	9
Con la edad se pierden los reflejos.....	1	2	3	9
A partir de los cincuenta años mas o menos, dadas las exigencias de la actividad del transporte es peligroso que se siga conduciendo.....	1	2	3	9

P.59 Por último, ¿me podría decir que es lo que más le satisface de su profesión?

P.60 ¿Y lo qué menos le agrada?

Si cree que hay alguna cosa importante que afecta a su trabajo y que no se comenta en este cuestionario coméntela a continuación:

Para garantizar la calidad de nuestro trabajo, se controla la realización de algunas entrevistas. Por favor ¿podría decirme su nombre (no hace falta apellido) y su número de teléfono?

Nombre del encuestado: _____

Teléfono de contacto: _____

ESTO HA SIDO TODO, MUCHAS GRACIAS POR SU COLABORACIÓN.
ADIÓS. BUENOS DÍAS / TARDES

DATOS A RELLENAR POR EL ENTREVISTADOR

Grado de sinceridad del entrevistado, a juicio del entrevistador

1. Ninguna
2. Poca
3. Normal
4. Mucha

DATOS DE CONTROL DE LA ENCUESTA

Fecha: _____ Hora: _____

Duración de la encuesta: _____

Observaciones en la Encuesta: